
成田空港と千葉県経済の飛躍的发展のために

～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せ～

2011 年 9 月

株式会社 千葉銀行

目 次

I . 成田空港と千葉県経済の飛躍的発展のための提言	1
1 . 成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題（概要）	1
（1）成田空港を取り巻く機会（チャンス）	1
（2）成田空港にとっての脅威	2
（3）成田空港の強み・課題	3
2 . 成田空港と千葉県経済の飛躍的発展に向けた提言	5
（1）ユーザーの目線にたった成田空港の機能強化	5
（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	7
（3）官民一体となった広域的な支援組織の確立	9
II . 近年の成田空港を取り巻く環境変化	10
1 . 成田空港を活かしたビジネスチャンス	10
（1）成田空港の航空機発着枠 30 万回の地元合意	10
（2）アジアの人口増加と訪日外国人 3,000 万人プログラムの推進	13
（3）LCC による新たな航空需要の創出	16
【参考】スカイマークの動向（成田シャトル構想）	19
（4）総合特区制度の活用による地域活性化の可能性	20
2 . 成田空港にとっての脅威	23
（1）羽田空港の再国際化	23
【参考】羽田空港の再国際化を地域活性化に活用する木更津市の取組	30
（2）地方空港から海外空港への直行便増加	32
（3）アジア主要空港とのハブ空港争いの激化	35
（4）東日本大震災・放射能汚染による風評被害	38
III . 成田空港の強み・課題の整理	43
1 . 成田空港の強み	44
（1）全世界に広がる豊富な国際線ネットワーク	44
（2）空港周辺地域における産業集積（物流関連施設・ホテル）	49
（3）成田空港内の強い雇用吸収力	53
（4）災害リスク（地震・津波）が少ない	54
2 . 成田空港の課題	55
（1）東京都西部や神奈川県・羽田空港までのアクセス利便性が悪い	55
（2）国内定期便が少ない（8 都市 9 路線 29 便 / 日）	61
（3）厳しいセキュリティチェック	62
（4）輸出額の国内シェアが縮小	63
（5）周辺地域への経済波及効果が限定的	66
（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	70
【参考】成田空港の概況	71

成田空港は、1978 年 5 月の供用開始前からこれまで幾多の困難を乗り越え、発展を続けてきたが、2,500m B 滑走路の供用開始（09 年 10 月）を受けて、10 年 3 月に航空機年間発着枠を 20 万回から 22 万回に引き上げた。さらに、10 年 10 月に空港周辺 9 市町、千葉県、成田国際空港㈱、国土交通省の 4 者により、これを 30 万回にすることに合意したことにより、成田空港は、新たなステージを迎えた。

一方、足許では、羽田空港の D 滑走路供用開始と再国際化（10 年 10 月）やアジア主要空港とのハブ空港争いなど競争激化に加えて、11 年 3 月に発生した東日本大震災と福島第一原発事故に伴う放射能汚染による風評被害から訪日外国人を中心に航空旅客数が大幅減少するなどの影響が続いている。

このように成田空港は、これまでの歴史にはなかった大きな環境変化に直面している。国土交通省の「成長戦略（10 年 5 月）」によれば、首都圏空港（成田空港 + 羽田空港）の容量は、成田空港の発着枠 30 万回と羽田空港の再国際化・再拡張後の発着枠 44.7 万回で「向こう 10 年間は航空需要を上回る供給が可能」としている。

この時間軸のなかで、成田空港及び空港周辺地域を含めた千葉県が、成田空港を取り巻く大きな環境変化に対応し、飛躍的な発展を遂げるためには、成田空港の世界に広がる国際線ネットワークや空港周辺地域の産業集積（物流・ホテル）、災害リスクの少なさなど成田空港と空港周辺地域の強みを最大限活用し、空港機能・魅力の一層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る取り組みを、成田空港や地元自治体、県内経済界などが一丸となって強く推進していくことが必要である。

世界の人口は、10 年の 69 億 900 万人から 50 年には 91 億 5,000 万人となり、40 年間で 22 億 4,100 万人増加する見通しにある（総務省推計）。このうちアジアの人口増加は 10 億 6,400 万人と全体の半分以上を占めている。また、IMF の推計によれば、今後も世界経済やアジア経済は高い成長が見込まれている。このように経済成長や人口増加の著しいアジアの成長活力をユーザーの目線にたった成田空港の機能強化や人流・物流の増加を地域活性化につなげる仕組みづくりなどにより取り込み、日本経済はもとより、成田空港と千葉県経済の飛躍的発展のバネとしたいものである。

本調査では、上記のような点を踏まえ、成田空港を取り巻く環境変化や成田空港の強み・課題を整理し、成田空港と空港周辺地域及び千葉県経済が飛躍的発展を遂げるための提言を行った。

本調査が、成田空港と空港周辺地域及び千葉県経済の今後の発展性を考えるうえで何かの参考になれば幸いである。

I. 成田空港と千葉県経済の飛躍的発展のための提言

1. 成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題（概要）

成田空港及び空港周辺地域を含めた千葉県が、成田空港を取り巻く環境変化に対応して、これから飛躍的な発展を遂げるためには、成田空港の強みや課題を十分踏まえて、環境変化や時代の流れに即応できる体制・仕組みづくりや空港機能の強化などを進めることが必要不可欠である。そこで、成田空港と空港周辺地域及び千葉県経済が飛躍的発展を遂げるための提言を行うにあたり、まずは、成田空港を取り巻く環境変化や成田空港の強み・課題を整理した（図表1）。

以下はその概要である（詳細は第 章・ 章を参照）。

（1）成田空港を取り巻く機会（チャンス）

成田空港の航空機年間発着枠は、02年の暫定平行滑走路（2,180m）の供用開始や09年の同滑走路の2,500m化などを背景に発着枠拡大の道を辿り、11年9月初現在22万回（うち国内線は2万回）となっている。さらに、10年7月に開通した成田スカイアクセスにより成田空港－日暮里間が最短36分（従来は51分）で結ばれたことや、10年10月13日、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したことで、成田空港は新たなステージに入った。

発着枠増加を国際線・国内線別にみると、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3.0万回にそれぞれ容量が拡大する見込みであり、成田国際空港㈱は、容量拡大に向けて新たな誘導路やエプロン等の整備を中期経営計画に則って着々と進めている。

世界の人口動向に目を転じると、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年の間は高い経済成長率が期待できる。このことは、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。

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。訪日外国人の最近の動きをみると、03年度の521万人から07年度には835万人（03年度比+60.3%）に増加し、その後は、08年9月のリーマンショックを挟んで、10年度は861万人と伸び悩んでいる。

上記の目標を達成し、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べきと考える。

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。LCCによる新たな航空需要の創造に期待が高まっており、空港機能の強化対策のなかでLCC対応の重要性が増している。

また、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なる。

(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。

この結果、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となっている。

もっとも、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。

今回の調査では、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、東京圏の人口(10年)を、成田空港へのアクセス時間が短い(10分超)グループ、羽田空港へのアクセス時間が短い(10分超)グループ、成田空港と羽田空港へのアクセス時間に大差がない(10分以内)グループに分類した。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は、羽田空港の再国際化や容量拡大を当然ながら歓迎するだろうし、成田空港にこれを上回る魅力がない限り、これらの地域の住民の国際航空需要の一部は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5~7割減少し、7月も5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。こうしたなか、羽田空港を利用した国際航空旅客数をみると、6月には56万人と震災前(2月:57万人)の水準に戻ったことは、羽田空港の国際線に対する需要の高さを物語っている(成田空港の6月の国際航空旅客数:149万人、2月比2割)。

さらには、世界的レベルでオープンスカイ政策が急速に進展していることもあって、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。また、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。

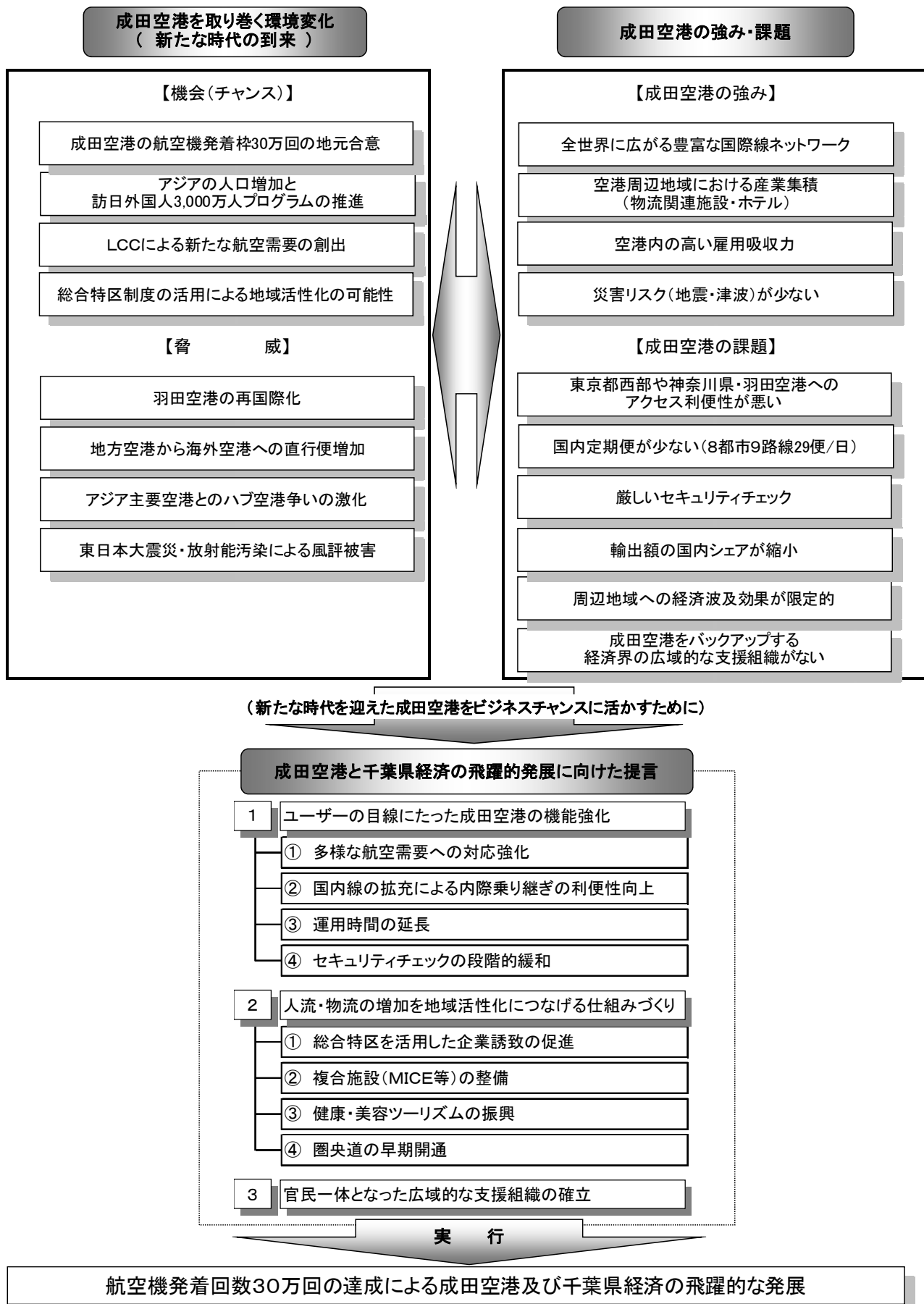
(3) 成田空港の強み・課題

今回の調査で分かった「成田空港の強み」としては、全世界に広がる豊富な国際線ネットワークや、空港周辺地域における産業集積（物流関連施設、ホテル）、空港内の高い雇用吸収力、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、東京都西部や神奈川県・羽田空港へのアクセス利便性が悪いこと、国内定期便が少ない（8都市9路線29便/日）こと、厳しいセキュリティチェックで空港内の商業・サービス施設が販売機会を喪失していること、輸出額の国内シェアが縮小していること、周辺地域への経済波及効果が限定的であること、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、などが考えられる。

前述の通り、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。

図表 1 成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題の整理と提言



2．成田空港と千葉県経済の飛躍的发展に向けた提言

成田空港の発着枠が 30 万回に拡大するというこれまでにないビッグチャンス千葉県経済や成田空港周辺地域が飛躍的な発展を遂げるための原動力に変えていくためには、まずは、ユーザーの目線にたった成田空港の機能強化が必要であり、次に、人流・物流の増加を地域活性化につなげる仕組みづくりが求められる。そして、これらを確実に推進していくために、官民一体となった広域的な支援組織の確立が必要不可欠と考える。

具体的な方策については以下に提言する。

(1) ユーザーの目線にたった成田空港の機能強化

多様な航空需要への対応強化

2011 年 3 月末現在の国内の航空旅客数に占める LCC のシェアは約 1 割となっており、先行している世界各地の同シェア（アメリカ：約 30%、ヨーロッパ：約 35%）と比較すると低位に留まっている。もっとも、世界的な LCC 利用ニーズの強さのほか、日本の航空会社の最大手である JAL や ANA が相次いで LCC への参入を表明していることからみて、将来的には、日本の LCC のマーケットも欧米並みの 30～40% のシェアになるまで拡大していく可能性がある。

日本は、本格的な人口減少社会を迎えているが、人口減少は、将来の航空需要に対して強い下押し圧力として働く可能性が高い。このような状況下、LCC の価格優位性は、既存のフルサービスの航空機をはじめ、新幹線などの公共交通からの顧客シフトや新たな観光需要の創出などが期待できることから、国内の航空需要低減に歯止めをかけるためにも LCC のシェア拡大が欠かせないものになってくると考えられる。

11 年秋からは、スカイマークが成田空港を拠点に新千歳、旭川、福岡、沖縄路線の就航を開始するほか、エアアジア・ジャパン（ANA が出資）やジェットスター・ジャパン（JAL が出資）も 12 年中に成田空港を拠点とした LCC の就航を表明している。こうした動きを追い風ととらえ、LCC の導入が成田空港においてさらに加速するよう、LCC 向けの専用ターミナルの設置や着陸料の低減などスピーディに取り組んでももらいたい。

また、成田空港では、これまで発着枠の余裕のなさから外国人VIP 向けのビジネスジェットへの対応^{注1}に遅れがみられたが、今後の発着枠増加を活用するとともに、FBO^{注2}の設置や駐機期間の制限撤廃などビジネスジェットが就航しやすい環境整備を急ぐ必要がある。

国内線の拡充による内陸乗り継ぎ利便性の向上

成田空港の国内定期便（2011 年 9 月初現在）は、8 都市 9 路線に 29 便/日となっており、関西国際空港（11 都市 11 路線に 43 便/日）や中部国際空港（17 都市 17 路線に 74 便/日）と比べても低水準となっている。

一方、全国の地方空港では、仁川国際空港（ソウル）または浦東国際空港（上海）への国際定期便の就航が増えており、地方空港から直接人や物が海外に流

（注1）成田空港は、ビジネスジェットを受け入れるため、11 年度中に専用ターミナルを設置し、駐機場も 11 から 18 に増設する。

（注2）Fixed base operator の略。空港内または空港隣接地を拠点として、航空機及び運航業者などに対して関連サービス（航空機の保守、格納庫の提供、チャーター便や空のタクシー便の運航、地上における乗客や手荷物および貨物の運搬など）を提供する事業者のこと。

れる動きが加速している。このなかには、成田空港へのアクセスの悪さなどから、仁川国際空港などを經由して欧米へ渡航する航空旅客も含まれており、成田空港は国内定期便が乏しいが故にこれらの航空旅客の海外渡航需要を取り込む機会を喪失している。これらの需要を成田空港が再び取り込み、将来に渡って安定的な航空需要を確保していくためには、これから 30 万回に増加する発着枠を活用して、国際線ネットワークのさらなる強化と国内定期便の充実を並行して進めていく必要があるものと考ええる。その際、地方空港と国際定期便を結ぶアジアの航空会社の割安な航空料金に対抗するため、LCC をうまく活用するなどコスト面への配慮も怠れない。

運用時間の延長

成田空港の運用時間は、近隣住民の騒音対策として 6:00～23:00 までとなっている。また、23:00～6:00 までは運用時間外（カーヒュータイム）としており、震災などの緊急時を除き一切航空機の発着ができないこととされている。深夜早朝時間帯にも貨物などの需要はあるものの、成田空港では対応できず航空需要を取り込む機会を喪失している状況にある。また、今後も非効率な運用時間が続けば、神戸港が阪神・淡路大震災をきっかけにトランシップ貨物需要を釜山港（韓国）に奪われたように、成田空港のトランジット貨物需要がアジアの主要空港にシフトする可能性もある。

この点に関しては、2009 年 12 月に成田空港周辺 9 市町の首長から構成される成田空港圏自治体連絡協議会から NAA に対し、「深夜・早朝時間帯の規制の見直し」の要望が提案された。また、11 年 8 月には千葉県経営者協会からも「運用時間延長」の要望が千葉県に提出されるなど、運用時間帯の制限緩和に関する各界からの期待は大きいものがある。空港周辺地域への影響などを十分に検討し、地元住民や関係自治体との合意のもとで必要な措置を講じ、できるだけ早く運用時間の延長を実現することが望まれる。

具体的な緩和策としては、成田空港を頻繁に利用している国際ビジネスマンによると、「海外出張の出発の時間帯で最も好ましいのは当日の仕事を終えたあとの 23:00～24:00」との声も聞かれることから、例えば、24:00 までの運用など深夜便の緩和を優先すれば、こうしたニーズに応えられることになる。

セキュリティチェックの段階的緩和

成田空港のセキュリティチェックは、日本国内の空港では唯一の検問が実施されるなど、厳しい警備体制が敷かれている。セキュリティチェックを行う検問所は、成田空港駅や空港第 2 ビル駅、東成田駅の出口改札と、空港施設に入る全ての道路上に設置されており、成田空港の利用客のなかには、検問のたびにネガティブな気持ちになるので、セキュリティチェックの是非を検討して欲しいといった声も少なくない。

羽田空港の国際線ターミナルには、江戸の町並みを再現した商業スペースなどが家族連れや高齢者に好評で、夏休み期間中など季節によっては航空利用客を上回る観光客が来場している。一方、成田空港は、都心から遠いことに加えて、厳しいセキュリティチェックがあることが、「成田空港に行ってみよう」という消費者行動を阻害している側面がある。このため、成田空港の制限エリア外の商業・サービス施設の魅力を向上させる取り組みとともに、段階的なセキュリティチェックの緩和も検討していく必要があると考えられる。

これからは、テロなどの脅威に十分配慮しつつ、例えば、大きな武器などを持ち込むことが困難な電車による来場者へのチェックを緩和することや、警察官による警備から「警備員」に人員配置を変換すること、モニターなど

の機械によるチェックに切り替えること、など利用者の精神的な負担を軽減できるような措置を期待したい。

こうした対応により、成田空港が今まで以上に開かれた空港になり、商業・サービス部門の競争力が高まることは、空港利用料や航空機着陸料などを低減するための原資を生み出し、ＬＣＣなどの誘致につなげられるなど好循環が生まれる可能性が高い。

(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

総合特区を活用した企業誘致の促進

成田空港周辺には、南部工業団地（芝山町）などに 42 社 45 か所のフォワーダーが立地する国内最大級の物流拠点のほか、県内最大のホテル群の集積がある。また、成田空港内の従業員数は、成田市内の全従業者数の約 6 割に相当し、その雇用吸収力は成田市以外の周辺地域にも広く及んでいる。

こうした空港・物流・ホテル産業の大きな集積に対して、成田市周辺地域における空港の活用を意図した製造業の集積は、関西国際空港などの周辺地域と比べても低位であり、最近の工場立地動向（10 年）をみても、千葉県は 21 件と茨城県（39 件）の半分程度に留まっている。また、わが国の国際航空貨物の輸出額の約 6 割を占める機械製造業の集積が首都圏（特に千葉県）において少ないこともあって、成田空港の輸出額シェアは近年漸減傾向となっている。成田空港の利用促進を図るうえでは、空港を利用する機会の多い機械製造業などの企業誘致は欠かせない取り組みといえる。

総合特区には、「国際戦略総合特区」と「地域活性化総合特区」があるが、何れも成田空港を抱える千葉県にとっては、飛躍的な地域活性化を目指すうえでまたとない好機といえる。この機会に、千葉県や成田市が昨年提案した「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」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の設置」、「医療系大学・病院（既存病院含む）への支援」などを強く推し進めるべきである。成田市では、医療系の大学の誘致を推進しているが、これを実現することができれば、国際会議などの M I C E 需要を取り込むことやメディカルツーリズムの推進など新たな需要創造につなげることも大いに期待できる。

複合施設（M I C E 等）の整備

最近の国際会議の開催件数をみると、国際空港が立地している千葉県と大阪府、愛知県のなかでは、千葉県が最も少ない。とりわけ、成田市における開催件数は、毎年 1 ～ 5 件程度となっており、空港や県内最大のホテルインフラを活用した国際会議の誘致実績は低水準に留まっている。

現在、千葉県では、成田周辺地域への複合施設（M I C E ^{注 3}＋カジノ）の立地可能性等について調査しているが、立地が実現すれば、当然、M I C E 需要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ほか、カジノは、先行するマカオやシンガポール、韓国等のアジア近隣国の発展ぶりをみても、観光振興の起爆剤となる可能性がある。

M I C E 需要への対応は、既に東京都がかなり先行しているうえ、東京都大田区では羽田空港の再国際化を睨んで複合施設の建設計画を進めているなどライバル的な動きもみられることから、本県においても真剣かつスピーディな対応が求められる。

（注 3）M I C E とは、Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語。ビジネストラベルの一形態を指す。

健康・美容ツーリズムの振興

成田空港を利用した外国人の大半は、千葉県を素通りして東京都を訪れており、空港周辺地域を含めた千葉県への観光入込みは低水準となっている。例えば、浅草の浅草寺を訪れる外国人は成田山新勝寺を訪れる外国人の約6倍の水準となっている。今後、こうした状況から脱却し、外国人観光客を県内に取り込むためには、外国人観光客に対する県内の中核的な観光インフラの認知度を高められるよう情報発信力の強化が必要である。

もっとも、これまでの観光振興の取り組みを見る限り、本県の観光資源の海外への情報発信による観光入込み増加には限度がある。これからは、例えば、千葉県が12年秋に開催を予定している「ちばアクアラインマラソン」のような千葉県独自（千葉県にしかない）の新たな観光資源・メニューの創出が必要である。

現在、木更津市では、羽田空港の再国際化に伴うインバウンドの増加を活用した地域活性化策として「ヘルスケアツアー」を推進している。千葉県には、国内有数の規模を誇る亀田病院（鴨川市）などの医療施設や、木更津市の温浴施設や勝浦市のタラソテラピー施設などスパ関連施設や温泉、ゴルフ場などのスポーツ施設など「健康」に関連する施設が多い。また、千葉県は、新鮮な海の幸・山の幸にも恵まれており、体を内側からきれいにするヘルシーメニューの提供も可能である。さらに、日本のエステティックサロンの業界団体では、サロンの認証制度を立ち上げているほか、エステティシヤンの資格制度も確立しており、施術面に優れている。これらの健康に関するインフラや食材、エステティックの技術などを活用して、千葉県に行けば、健康で美しくなれるといった「健康・美容ツーリズム」を推進してはどうだろうか。三方を海に囲まれ、美しい里山の風景があり、温暖な気候や新鮮な食材に恵まれた千葉県には、そのポテンシャルにあふれている。また、アジア諸国における日本のブランド力の強さを考えれば、アジアの女性を中心とした「健康で美しくなりたい」というニーズを県内に取り込める可能性は十分あると考える。

圏央道の早期開通

圏央道の整備状況を見ると、千葉県内では、2012年度に木更津東IC～東金IC・JCT間が開通予定となっているが、大栄JCT～松尾横芝IC間(18.5km)は道路設計実施中であり、いまだ開通目標年度が定められていない。

一方、成田空港から茨城県・埼玉県方面をみると大栄JCT～稲敷ICが12年度、つくば中央IC～久喜白岡IC及び白岡菖蒲IC～桶川北本ICがそれぞれ14年度以降に開通予定で全通が目前に迫っている。

こうした交通アクセスの飛躍的な向上により、埼玉県久喜市と成田空港間の車両による移動時間は70分（従来比 50分、東京税関調べ）に短縮されることから、東京税関では、埼玉県における「インランドデポ^{注4}」の新たな立地による物流効率化の可能性を検討し始めている。千葉県の圏央道周辺の内陸部（木更津や茂原など）においては、圏央道が全通となれば、アクアラインの活用により、成田空港・羽田空港の両港に対してアクセス利便性が格段に向上し、インランドデポも含めて企業立地の可能性が十分あるにもかかわらず、大栄JCT～松尾横芝IC間の開通が大幅に遅れていることが大きなボトルネックとなっている。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したい。

（注4）空港や港湾などから離れた内陸部に設けた土地や建物に対し、税関長が保税蔵置場として許可した場所。保税上屋（内陸通関拠点）のこと。

(3) 官民一体となった広域的な支援組織の確立

今後は、オープンスカイ（航空自由化）政策の進展のもと、国際空港や空港会社のさらなる競争激化が見込まれている。こうしたなか、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）で提言した活性化策を確実に推進していくためには、空港や地元自治体をはじめ、県内経済界が一体となって取り組むことが必要であり、とりわけ、官民一丸となった広域的な支援組織の確立が急がれる。

政府は、11年6月に総合特区制度を立ち上げたが、特区として地域が指定されるためには、地元経済界などによる「地域協議会」の設立が必要条件となっている。このため、まずは、この総合特区の指定を目指して、早期に協議会を立ち上げるとともに、同協議会の活動をベースに、官民一体となったバックアップにより、今後の飛躍的な取り組みにつなげていく必要があると考えるからである。

なぜなら、成田空港には、関西国際空港の「関西国際空港全体構想促進協議会」や中部国際空港の「中部国際空港利用促進協議会」のような空港の利用促進に向けた国内外へのプロモーションや各種キャンペーン、広報活動、国際交流イベントの支援などを行う広域的な経済界の支援組織がない。この背景には、開港までの歴史的経緯や騒音区域の居住者に対する配慮などから、県内の経済界が前面にたって同港の支援を行うことが憚られてきた側面も否めない。これらを推進するためには、地元住民や県・市町村と経済界との話し合いの場を通じて相互の共通理解を深めることが前提であるが、千葉県経済の飛躍的発展のために早期の支援組織の確立を急ぐべきである。

11. 近年の成田空港を取り巻く環境変化

1. 成田空港を活かしたビジネスチャンス

(1) 成田空港の航空機発着枠 30 万回の地元合意

航空機発着枠 30 万回合意に至る経緯

2010 年 10 月 13 日に開かれた空港周辺 9 市町、千葉県、成田国際空港(株)、国土交通省の 4 者で構成される「成田空港に関する四者協議会」において、成田空港の航空機年間発着枠 30 万回への容量拡大が合意に至った。

この合意に至るまでの経緯を概観すると、「成田国際空港都市づくり推進会議(08 年 1 月設置)」から成田国際空港(株)(N A A)に対して、成田空港のポテンシャルに関する説明の要請があったことを受けて、N A A が、08 年 3 月に現在の運用時間(6 ~ 23 時)のままで環境・施設・運用面の制約が解消されれば最大 30 万回までの拡大は可能と同推進会議で説明したことが端緒となっている(図表 2)。

09 年 1 月には、四者協議会において「成田空港の容量拡大に当たっての確認書」が締結されるとともに、30 万回時の予測騒音コンターや環境対策等の基本的な考え方を地域へ丁寧に説明することを条件に 30 万回の容量拡大が了承された。その後、N A A による空港周辺市町の議会、住民団体、地域住民に対する 100 回以上の説明や成田市・芝山町の首長からの騒音直下対策に関する提案を N A A が受け入れたことなどから相互の信頼関係が深まり容量拡大の合意に至ったものである。

この間、09 年 10 月の前原元国土交通相の羽田空港を「ハブ空港」とする旨の発言を受けて、成田空港の周辺市町村をはじめ千葉県が成田空港の存在感低下に危機感を強めたことも合意に至る大きな背景としてあるものとみられる。

図表 2 成田空港の航空機発着枠 30 万回の地元合意に至るまでの経緯



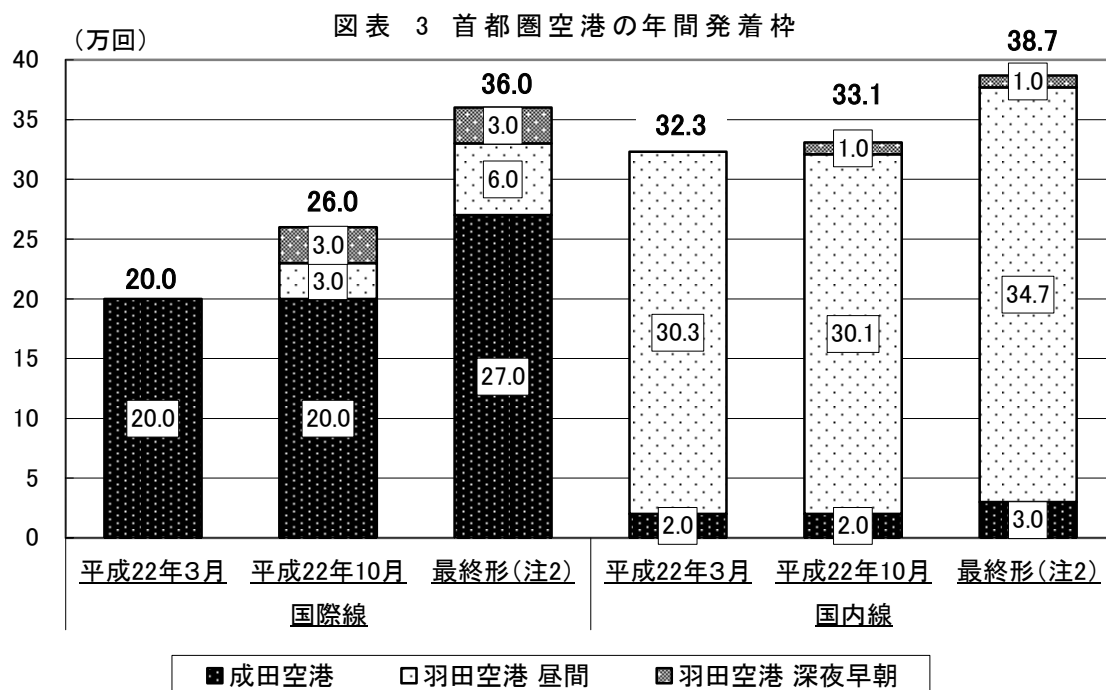
首都圏空港の発着枠拡大への取組状況

成田空港は、航空機年間発着枠 30 万回の地元合意、羽田空港は、国際線ターミナル及びD滑走路の供用開始（10 年 10 月）により、それぞれ発着枠の更なる拡大に向けて着々と準備を進めている。

首都圏空港の年間発着枠（2011 年 8 月末現在）は、国際線は成田空港が 20.0 万回、羽田空港が 6.0 万回（うち昼間時間帯 3.0 万回、深夜早朝時間帯 3.0 万回）の計 26.0 万回となっている（図表 3）。一方、国内線は、成田空港が 2.0 万回、羽田空港が 31.1 万回（うち昼間時間帯 30.1 万回、深夜早朝時間帯 1.0 万回）の計 33.1 万回となっている。

最終的には、国際線は、成田空港が 27.0 万回、羽田空港が 9.0 万回（うち昼間時間帯 6.0 万回、深夜早朝時間帯 3.0 万回）の計 36.0 万回となる見通し。また、国内線も成田空港が 3.0 万回、羽田空港が 35.7 万回（うち昼間時間帯 34.7 万回、深夜早朝時間帯 1.0 万回）の計 38.7 万回に拡張される計画となっている。最終形の供用開始は、成田空港が 14 年度中、羽田空港が 13 年度中を予定している。

上記の発着枠最終形を実現するためには、両港とも空港機能の拡充が必要不可欠であり、設備投資を順次進めている。成田空港は、空港機能の拡充に向けた投資として「B 滑走路西側誘導路整備」など、利便性向上及び空港の安全・安定運用の投資として「A 380 アップパーデッキ対応搭乗橋整備」などを進めている。また、羽田空港では「ターミナルビル本館部分一部改修及び増築」や「サテライト部増築」、「ホテルの新設」などを進める、としている（図表 4、5、6）。



(注)1.出所:各種資料よりちばぎん総合研究所が作成。

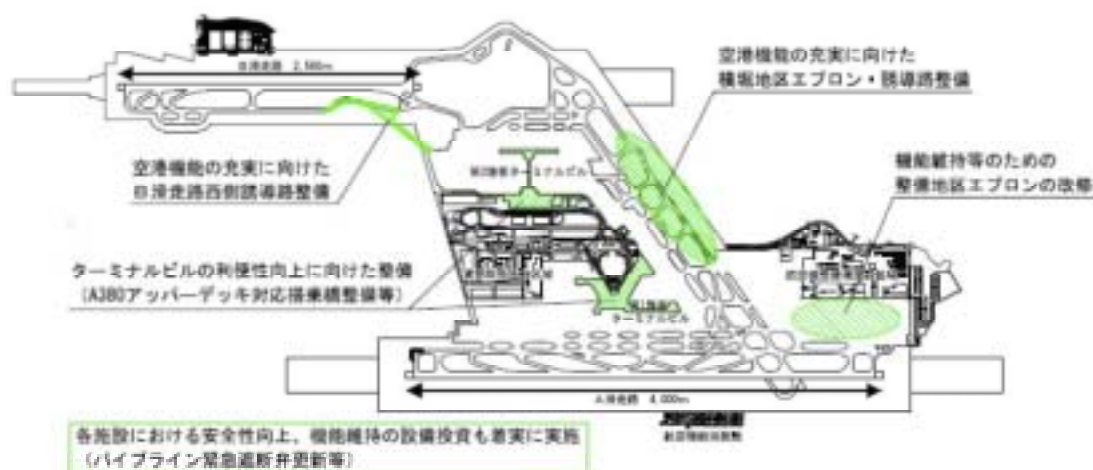
2.最終形は、羽田は2013年度中、成田は2014年度中。

図表 4 年間発着枠拡大に向けた取り組み(成田国際空港(株)、東京国際空港ターミナル(株))

設備投資主体	成田国際空港(株)	東京国際空港ターミナル(株)
設備投資内容	【空港機能の拡充に向けた投資】	○ターミナルビル本館部分一部改修及び増築
	○B滑走路西側誘導路整備	(チェックインロビー、CIQ検査場、保安検査場、手荷物受取場、内陸乗り継ぎ施設等の拡充)
	○横堀地区エプロン。誘導路整備	
	【利便性向上及び空港の安全・安定運用の投資】	○サテライト部(8固定スポット分)増築、立体駐車場増築
	○A380アッパーデッキ対応搭乗橋整備	
	○整備地区エプロン改修	○ホテルの新設
	○パイプライン緊急遮断弁更新等	
供用開始の時期	2014年度末(見込み)	2013年度末(見込み)

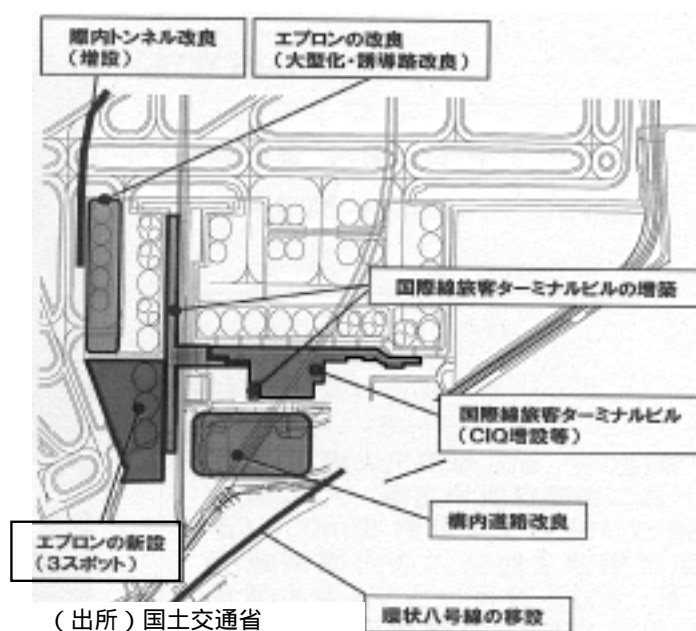
(出所)成田国際空港(株)及び東京国際空港ターミナル(株)

図表 5 成田国際空港(株)の 2010～2012 年度の設備投資計画



(出所)成田国際空港(株)「Narita エボリューションプラン」

図表 6 羽田空港のターミナル拡張イメージ



(出所)国土交通省

(2) アジアの人口増加と訪日外国人 3,000 万人プログラムの推進

アジアにおける経済成長と人口見通し

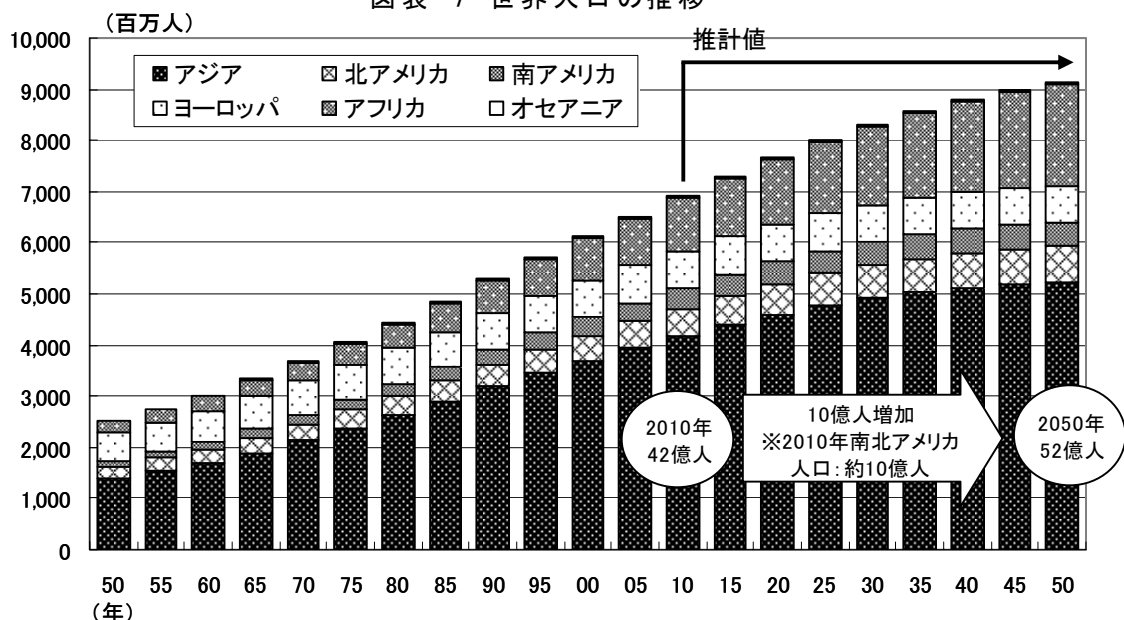
成田空港の週間出発国際便数の構成比(2011年)は、アジアが 59.0%(うち中国が 31.9%)と半数以上を占めている。従って、今後ともアジア圏の人口増加や経済成長が成田空港の航空需要に与える影響は大きいとみるべきだろう。

世界の人口の今後の推移をみると、10年の 69 億 900 万人から 50 年には 91 億 5,000 万人(10 年比 + 22 億 4,100 万人)に増加する見通しとなっている(総務省推計、図表 7)。そのうちアジアにおける人口増加は同 + 10 億 6,400 万人と世界の人口増加の約半分を占めており、今後、アジアで増加する人口は、10 年時点の南北アメリカの人口(9 億 4,000 万人)を上回る規模となっている。

また、アジア途上国(中国、ベトナム、マレーシア、インド、インドネシア)における経済成長予測(IMF 調べ)をみると、16 年にかけて 8% 台半ばの高い成長率が見込まれている(図表 8)。

こうしたアジアの人口増加や経済成長は、今後の成田空港の航空旅客数にプラスの影響を与える可能性が高い。

図表 7 世界人口の推移



(注)総務省「世界の統計2010」

図表 8 世界の経済成長予測

(単位: %)

	1993-2002年 (平均)	2005年	2010年	2011年	2012年	2016年
世界	3.3	4.6	5.0	4.4	4.5	4.7
日本	0.8	1.9	3.9	1.4	2.1	1.2
アジア途上国	7.1	9.5	9.5	8.4	8.4	8.6
中国	9.8	11.3	10.3	9.6	9.5	9.5
ベトナム	7.5	8.4	6.8	6.3	6.8	7.5
マレーシア	5.8	5.3	7.2	5.5	5.2	5.0
インド	5.8	9.2	10.4	8.2	7.8	8.1
インドネシア	3.4	5.7	6.1	6.2	6.5	7.0
香港	3.0	7.1	6.8	5.4	4.2	4.3
台湾	5.0	4.7	10.8	5.4	5.2	4.9
韓国	6.1	4.0	6.1	4.5	4.2	4.0
タイ	3.6	4.6	7.8	4.0	4.5	5.0

(出所)IMF「World Economic Outlook(April 2011)」

成田空港の航空旅客数は世界の航空需要を上回る見通し

今回調査では、世界の人口推計をベースにして、成田空港の2030年度までの航空旅客数の推計を行った。日本の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、30年度までに10年度比約1割減少していくことが見込まれているが、今回は、この減少率に加えて、今後LCCの普及に伴い新たな航空需要（新幹線など他の交通機関からのシフトや新たな旅行需要の増加など）が年率0.5%程度生じるものと仮定して算出した。

その結果、成田空港の航空旅客数は、10年度実績の3,252万人から30年度には3,480万人（10年比+7%、同+228万人）に増加する見通しとなった（図表9）。この増加率（同+7%）は、ACIなどの航空関連団体の全世界の航空需要予測（約20年間で4.1～5.1%増加、図表10）よりやや高くなっているが、これは、成田空港の就航先は経済成長と人口増加が著しい国々を結ぶアジア路線が多いことなどを映じたものである。

もっとも、成田空港の航空機発着枠が14年度に予定通り約1.4倍（従来：22万回→30万回）に増加したとしても、航空需要がこれに比例して伸びるとは限らない。過去の例をみても、02年4月に暫定平行滑走路が供用開始となり、航空機発着枠が約1.5倍となった際にも、その後の航空旅客数の伸びは従前比1～3割程度に留まっていた（図表11）。

現在、観光庁では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」を推進しており、その第一期目標として13年度までに1,500万人達成の目標を掲げている。

この第一期目標の1,500万人の外国人が来日したと仮定した際の成田空港の航空旅客数を推計すると、3,954万人（10年度比+21.6%、同+702万人）となった（図表12）。

今回の推計では、アジア等の経済成長に伴う航空需要の伸びというプラス要因は考慮していないものの、国内における人口減少や製造業の海外移転に伴う航空貨物需要（実需）の落ち込み、放射能汚染に伴う外国人の風評被害などのマイナス要因が想像以上に強い下押し圧力として働く可能性もあり、今後の航空需要の行方はこれらの様々な要因が交錯して、不透明な状況となっている。

このため、航空機発着枠30万回をフル活用した航空需要を継続的に確保していくためには、「訪日外国人3,000万人プログラム」の官民一丸となった推進をはじめ、産業空洞化に歯止めをかける企業誘致、一刻も早い放射能汚染問題の収束などの取組みが必要不可欠といえる。

図表9 成田空港の航空旅客数の推計

（単位：千人、%）

	00年度	10年度	20年度	10年度比		30年度	10年度比	
				増加率	増加数		増減率	増減数
航空旅客数	30,258	32,521	34,072	4.8	1,552	34,803	7.0	2,282
国　　際　　線	29,459	30,829	32,358	5.0	1,529	33,113	7.4	2,284
日　　本　　人	18,391	16,699	16,921	1.3	223	16,680	▲ 0.1	▲ 19
外　　国　　人	5,982	8,420	9,199	9.2	779	9,792	16.3	1,372
通過者（注3）	5,086	5,710	6,238	9.2	528	6,641	16.3	931
国内線（注3）	799	1,691	1,714	1.3	23	1,690	▲ 0.1	▲ 2

（注）1. 出所：成田国際空港㈱及び総務省、国立社会保障・人口問題研究所のデータをもとにちばぎん総合研究所が推計。

2. 日本人の人口推計は出生中位推計。

3. 通過者は外国人、国内線は日本人として算出。

4. LCCによる需要増加は国立社会保障・人口社会問題研究所の人口推計及び（財）日本航空機開発協会の航空旅客予測（2011-2030年にかけて+2.7%増加）を参考に年率+0.5%増加とした。

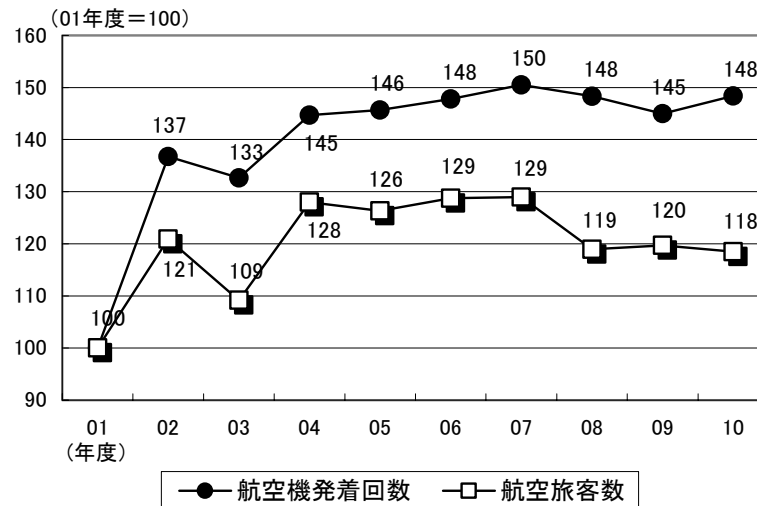
5. アジア等の経済成長に伴う航空需要の伸びは考慮していない。

図表 10 世界の航空需要予測

		ACI	ICAO	FAA (注2)	ボーイング	エアバス
期間		2009- 2029年	2005- 2025年	2010- 2031年	2010- 2030年	2009- 2029年
旅客伸び率 RPK(%)	全世界	4.1	4.6	4.8	5.1	4.8
	うち アジア・太平洋	6.3	5.8 (注3)	5.1	6.7	5.8
貨物伸び率 RTK(%)	全世界	4.8	-	5.4	5.6	5.9

(注) 1. 出所: 成田国際空港(株)
 2. 対象は米国航空会社。
 3. 中東含む。

図表 11 成田空港の暫定平行滑走路供用開始前後の航空機発着回数・航空旅客数(01 年度=100)



(出所) 成田国際空港(株)のデータを元にちばぎん総合研究所が作成。

図表 12 成田空港の航空旅客数の推計(訪日外国人 3,000 万人プログラム第一期目標達成時)

(単位: 千人、%)

	00年度	10年度	訪日外国人 1,500万人 達成時(注2)	10年度比	
				増加率	増加数
航空旅客数	30,258	32,521	39,543	21.6	7,022
国際線	29,459	30,829	37,829	5.0	7,000
日本人	18,391	16,699	16,921	1.3	223
外国人	5,982	8,420	14,669	74.2	6,249
通過者(注3)	5,086	5,710	6,238	9.2	528
国内線(注3)	799	1,691	1,714	1.3	23

(注) 1. 出所: 成田国際空港(株)及び総務省、観光庁、国立社会保障・人口問題研究所のデータをもとにちばぎん総合研究所が推計。
 2. 観光庁は「訪日外国人3,000万人プログラム」を推進しており、第一期の目標として2013年度までに1,500万人を目指している。
 3. 日本人及び通過者、国内線は2020年度の推計値。
 4. その他の条件は図表9と同じ。

(3) LCCによる新たな航空需要の創出

LCCの運航状況

2011年7月末現在のわが国のローコストキャリア（LCC^{注5}）の運航状況をみると、国内線は、国内資本4社（スカイマーク、ソラシドエア〔旧スカイネットアジア航空〕、スターフライヤー、AIR DO）が就航している（図表13）。路線別には、スターフライヤーによる羽田―北九州路線（12往復/日）やAIR DOによる羽田―札幌路線（11往復/日）、スカイマークによる羽田―福岡路線（10往復/日）など43路線147往復/日（うち羽田空港が拠点となっているのは22路線106往復/日）が運航している。

一方、国際線は、チェジュ航空（韓国）やジェットスター航空（オーストラリア）など外国のエアラインが19路線20往復/日（うち成田空港が拠点となっているのは、4路線4往復/日）の運航を行っている。

LCCの国内シェア

LCCによる航空旅客数の国内シェア（2010年度）は13.2%となっており、世界各地域のLCCのシェア（アメリカ：約30%、ヨーロッパ：約35%）と比較すると低位に留まっている（図表14）。

日本におけるLCCの普及が遅れている背景としては、セカンダリー空港（都市圏の基幹空港（プライマリー空港）を補完する空港）が少ないこと、欧米・アジア各国と比較して空港関連の公租公課^{注6}が高いこと、などがあげられる。

（注5）日本語では「格安航空会社」と訳される。略称は「LCC」。LCCの明確な定義はないが、一般的には、経営や航空機運用の効率化によって低い運航コストを実現し、低価格かつサービスが簡素化された航空輸送サービスを提供する航空会社のことを指す。主に中距離路線を中心にした効率運航をしているが、最近では長距離路線を目指す動きも出ている。アメリカのサウスウエスト航空、アイルランドのライアンエア、マレーシアのエアアジアなどが有名である。

日本のLCCについて、本稿では、複数のホームページ等でLCCとして紹介されている「スカイマーク」、「ソラシドエア〔旧スカイネットアジア航空〕」、「スターフライヤー」、「AIR DO」の4社もLCCとして定義した。

LCCと既存航空の主な違いは以下の通り。

	LCC(格安航空会社)	フルサービスエアライン
運賃	・低運賃 ・基本的に払い戻し不可	・普通料金は割高 ・基本的に払い戻し可能
マイルサービス	・基本的になし	・あり
運航形態	・主に近距離の二都市間を直行便で運航 ・空港滞在時間を短縮し、機材回転率を向上	・短距離～中長距離まで多種多様
航空券販売	・インターネットによる販売がほとんど	・インターネットによる販売と代理店販売を併用
サービス	・基本的にエコノミーのみ (1クラスで自由席制も多い)	・エコノミー、ビジネスクラス制またはファーストクラスも含めた3クラス制
航空機の種類	・小型の単一機材を使用	・大型機～小型機まで多種多様
利用空港	・主要空港の周辺に位置する空港や低利用空港を指向	・主要空港を指向
職員	・業務の外部委託や契約社員を積極的に活用	－

（出所）国土交通省

（注6）航空会社が負担する公租公課には、着陸料、停留料、保安料、航行援助施設利用料、航空機燃料税がある。航空会社から徴収したこれらの公租公課は2010年度航空局予算では2,891億円に上り、集められた公租公課は空港整備特別会計でプールされ、国内の空港や航空管制を整備・維持するために使用されている。

図表 13 LCC就航路線一覧(2011年7月ダイヤ)

《国内線》

《国際線》

国名	航空会社名	路線	就航便数 (往復/日)	国名	航空会社名	路線	就航便数 (往復/日)
日本	スカイマーク	羽田 ⇄ 札幌	9	韓国	チェジュ航空	関西 ⇄ 仁川	1
		羽田 ⇄ 神戸	5			関西 ⇄ 金浦	1
		羽田 ⇄ 福岡	10			関西 ⇄ 済州	1
		羽田 ⇄ 那覇	5			名古屋 ⇄ 金浦	1
		羽田 ⇄ 鹿児島	4			北九州 ⇄ 仁川	1
		羽田 ⇄ 熊本	3		エアプサン	成田 ⇄ 釜山	1
		羽田 ⇄ 北九州	1			関西 ⇄ 釜山	1
		羽田 ⇄ 長崎	3			福岡 ⇄ 釜山	1
		羽田 ⇄ 旭川	2	ジンエアー	新千歳 ⇄ 仁川	1	
		茨城 ⇄ 神戸	1		成田 ⇄ 仁川	1	
	スカイネット・アジア航空	茨城 ⇄ 札幌	2	イースター航空	新千歳 ⇄ 仁川	1	
		中部 ⇄ 那覇	3		関西 ⇄ シンガポール	1	
		中部 ⇄ 札幌	2	シンガポール	ジェットスター・アジア航空	羽田 ⇄ クアラルンプール	2
		神戸 ⇄ 那覇	2	マレーシア	エアアジアX	関西 ⇄ マニラ	1
		神戸 ⇄ 札幌	2	フィリピン	セブ・パシフィック航空	成田 ⇄ ゴールドコースト	1
		神戸 ⇄ 長崎	4	オーストラリア	ジェットスター航空	成田 ⇄ ケアンズ	1
		神戸 ⇄ 熊本	2			関西 ⇄ ゴールドコースト	1
		神戸 ⇄ 鹿児島	2	中国	春秋航空	茨城 ⇄ 上海	1
		旭川 ⇄ 札幌	2			高松 ⇄ 上海	1
		福岡 ⇄ 那覇	3				
		鹿児島 ⇄ 奄美	1				
	スターフライヤー	羽田 ⇄ 宮崎	7				
		羽田 ⇄ 熊本	4				
		羽田 ⇄ 長崎	4				
		羽田 ⇄ 鹿児島	4				
		羽田 ⇄ 大分	3				
		宮崎 ⇄ 那覇	1				
		熊本 ⇄ 那覇	1				
		長崎 ⇄ 那覇	1				
	AIR DO	鹿児島 ⇄ 那覇	2				
		羽田 ⇄ 北九州	12				
		羽田 ⇄ 福岡	5				
		羽田 ⇄ 関西	4				
		羽田 ⇄ 札幌	11				
		羽田 ⇄ 旭川	3				
		羽田 ⇄ 女満別	2				
		羽田 ⇄ とかち帯広	3				
		羽田 ⇄ 函館	2				
		札幌 ⇄ 仙台	4				
		札幌 ⇄ 福島	2				
		札幌 ⇄ 新潟	2				
		札幌 ⇄ 富山	1				
		札幌 ⇄ 小松	1				

(注) 1. 出所) 各社ホームページからちばぎん総合研究所が作成。

2. グレーの網掛け成田空港が拠点の路線、薄い網掛けは羽田空港が拠点の路線。

世界のLCC各社は、セカンダリー空港の着陸料等の割安さを利用して、事業の拡大を図ってきた。例えば、成田空港の着陸料（B767クラス：定員300人）は1機当たり24～25万円程度であるが、ヒースロー空港（ロンドン）は同5万円程度、同空港周辺のセカンダリー空港に至っては同5千円程度と破格の安さとなっている（航空会社関係者）。また、日本の一般国内航空機の燃料税は18円/ℓ（11年4月1日に26円/ℓから引き下げられた）であるが、シンガポールは約3円/ℓ、アメリカでは1～2円/ℓと日本との格差は大きい。こうした日本の公租公課の高さが日本国内におけるLCCの参入の大きな障壁となっている。

日本の空港関連の公租公課の水準が世界と比べて高いのは、空港整備特別会計のなかでこれらの資金がプールされ、地方空港を整備し続けてきたことがあるが、今後は、新たに整備される空港はないとみられることから、日本の空港関連の公租公課は中長期的には低減していくとみられている（航空会社関係者）。

ＬＣＣ業界では、日本のＬＣＣのマーケットは欧米並みの３０～４０％のシェアになるまでは、拡大していくとみる向きが多い。また、国内路線及び利益率の高い欧米路線を中心に路線を拡大するなど、近距離アジア路線を中心に参入している外資キャリアとは領域を棲み分けていく（ＬＣＣ関係者）、向きもみられる。

図表 14 国内定期航空会社別運送旅客数

(単位:人、%)

	2008年度	2009年度	2010年度	前年度比 増減率(%)	前年度比 増減数(人)	構成比
合 計	83,208,969	75,799,126	72,514,519	▲ 4.3	▲ 3,284,607	100.0
LCC計	7,452,745	8,066,213	9,599,802	19.0	1,533,589	13.2
スカイマーク	3,071,758	3,198,804	4,358,911	36.3	1,160,107	6.0
北海道国際航空	1,984,891	2,302,773	2,511,236	9.1	208,463	3.5
スカイネットアジア	1,326,556	1,485,331	1,635,249	10.1	149,918	2.3
スターフライヤー	1,069,540	1,079,305	1,094,406	1.4	15,101	1.5
日本航空	34,226,902	30,646,439	26,148,381	▲ 14.7	▲ 4,498,058	36.1
全日本空輸	41,510,507	37,954,970	38,246,715	0.8	291,745	52.7
日本トランスオーシャン航空	2,631,169	2,384,930	2,238,712	▲ 6.1	▲ 146,218	3.1
日本エアコミューター	1,701,658	1,600,669	1,734,286	8.3	133,617	2.4
ジャルエクスプレス	1,635,128	1,658,124	1,180,652	▲ 28.8	▲ 477,472	1.6
新中央航空	57,879	58,508	63,555	8.6	5,047	0.1
オリエンタルエアブリッジ	171,013	169,955	170,644	0.4	689	0.2
北海道エアシステム	167,574	153,745	181,266	17.9	27,521	0.2
琉球エアコミューター	265,505	261,757	276,814	5.8	15,057	0.4
ジェイ・エア	497,540	472,226	1,500,018	217.6	1,027,792	2.1
天草エアライン	68,983	69,935	59,739	▲ 14.6	▲ 10,196	0.1
アイベックスエアラインズ	254,179	282,822	405,904	43.5	123,082	0.6
東邦航空	16,860	17,621	17,242	▲ 2.2	▲ 379	0.0
フジドリームエアラインズ	0	67,425	290,591	331.0	223,166	0.4
旭伸航空	2,705	0	0	-	-	0.0
エアトランセ	1,367	0	0	-	-	0.0

(出所)国土交通省「航空輸送統計調査年報」

【参考】スカイマークの動向（成田シャトル構想）

2011年3月期決算における売上高は580億円（前期比+40.0%）、経常利益は110億円（同+3.7倍）、売上高経常利益率は18.9%と業績は大幅好転している。また、12年3月期決算では、売上高800億円、経常利益140億円と更なる成長を見込んでいる（図表15）。

現在の国内線の就航路線（11年5月1日現在）は、羽田 福岡（10往復/日）や羽田 札幌（9往復/日）をはじめ20路線62往復/日となっており、運航実績は、09年度の22,654便から10年度には32,107便（前年度比+41.7%）に大幅増加した。

11年秋からは、成田空港を拠点に新千歳、旭川、福岡、沖縄の路線の就航を開始する（図表16）。11年10月30日～11月30日までの「成田-旭川線」、「成田-札幌（新千歳）線」の搭乗分において、WEBサイト限定販売の航空運賃を980円に設定したほか、期間中の日曜日をハッピーサンデーキャンペーンとして、大人普通運賃を10,000円とするなど格安メニューの提供を予定している。

これらの成田空港から発着する新路線は「成田シャトル」と位置づけ、12年度以降も、成田空港を拠点に国内線の拡大に注力していく、としている。

また、14年秋には「エアバス380（2機）」を新たに導入し、成田空港を拠点にロンドン、パリ、ドイツ便の就航を開始する予定（エアバス380は18年には8機体制となる見込み）。これらの航空機の導入に伴い国際線を需要の多い北米便などにも広げていく方針。

図表 15 スカイマーク株の決算推移

（単位：百万円、%）

	実績				見込み
	2008年 3月期	2009年 3月期	2010年 3月期	2011年 3月期	2012年 3月期
売上高	50,373	42,316	41,458	58,023	80,000
営業利益	3,224	▲2,543	3,143	11,195	14,100
経常利益	2,749	▲2,389	2,956	10,968	14,000
当期純利益	2,627	▲2,040	2,627	6,325	7,700
売上高 経常利益率	5.5	▲5.6	7.1	18.9	17.5

（出所）スカイマーク株ホームページ

図表 16 成田シャトル構想の概要

		旭川線	札幌（新千歳）線	那覇線	福岡線
運航開始日		2011年10月30日	2011年10月30日	2011年12月8日	2012年2月1日
運航便数		2往復/日	1往復/日	2往復/日	2往復/日
運賃 種別 （円）	大人普通運賃	13,800	12,800	16,800	13,800
	前割3	9,800	9,800	12,800	9,800
	前割7	7,800	7,800	10,800	7,800
	前割10	5,800	5,800	9,800	5,800
	前割21	3,800	3,800	5,800	3,800
	スカイバーゲン	980	980	980	980

（注）1.出所：スカイマーク株プレスリリース

2.スカイバーゲンは28,800席を提供する予定。

(4) 総合特区制度の活用による地域活性化の可能性

国は、2011年6月22日に総合特区制度^{注7}を制定し、同8月15日から指定申請の受付を開始した(第1回締切は9月30日、制度の概要は図表17)。

総合特区の指定に向けたプロセスは、民間企業、民間団体、NPO等からの「規制緩和をしてほしい」などの要望が出発点となり、地域における「地域協議会」を設立・協議のうえ、自治体が窓口となって国に申請を行う(図表18)。従って、仁川国際空港周辺の経済特区のように予め税制優遇や規制緩和を実施する特定のエリアを設定して、企業立地を促進しようというものではない。

国は、「総合特区制度」の制度設計を行うため、規制の特例措置や税制・財政・金融上の支援措置等について、10年7～9月にかけて新たな提案(アイデア)の募集を実施した。その結果、延べ278団体より計450件(地方公共団体152団体/327件、企業・団体等126団体/145件、連名の提案があるため合計は一致しない)の提案があった。

成田空港に関する提案では、千葉県が「成田グローバルビジネス・ワンストップエアポート戦略特区」、成田市が「日本の“ファーストシーン”“ラストシーン”を演じるまち～和のもてなし「成田」から～」というプロジェクト名で提案している(図表19)。

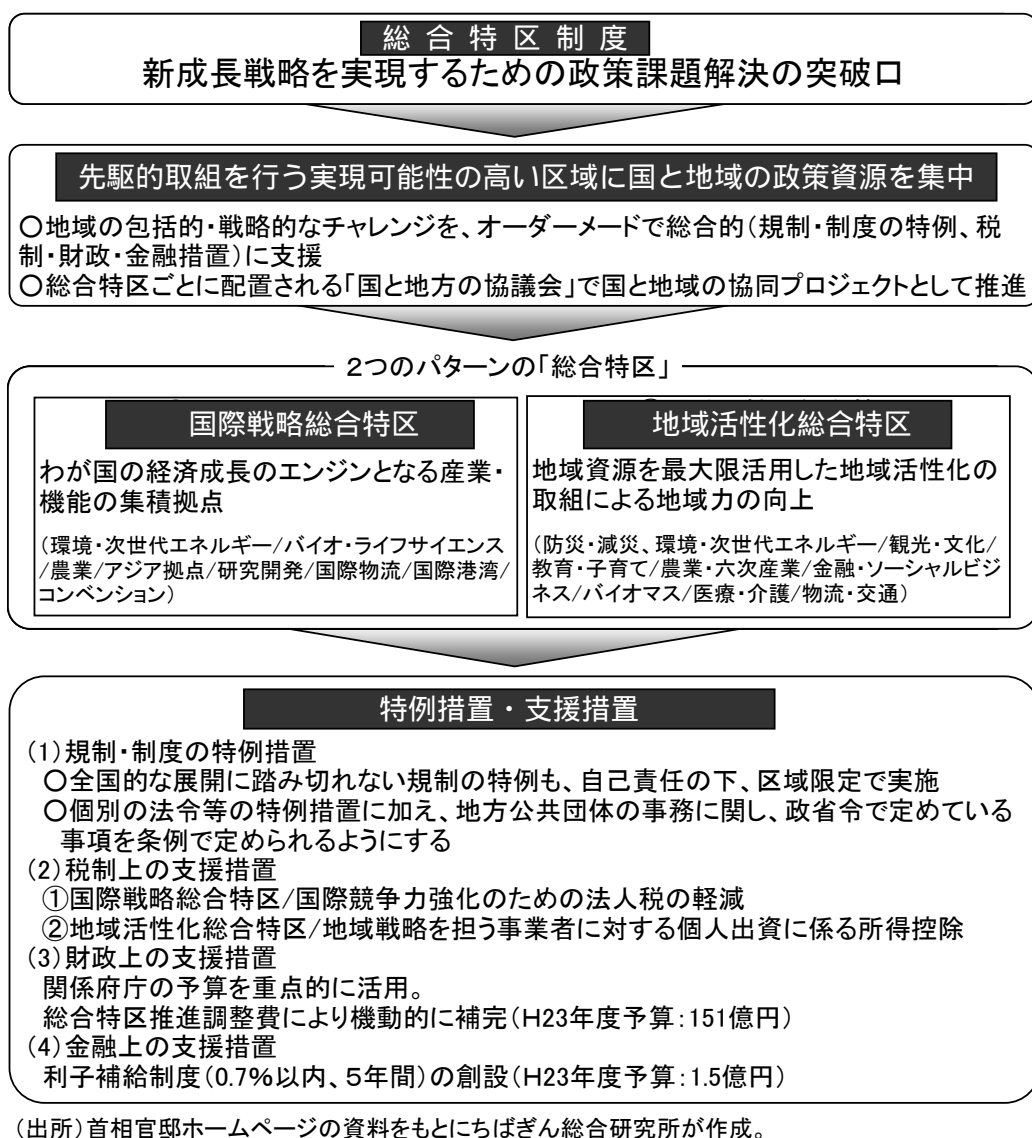
千葉県と成田市の提案内容をみると、千葉県からは、「出国審査の特例」など空港機能の拡充に関する措置に加え、「総合保税地域の設定拡大」や「国際ビジネスカンファレンスセンターの設置」、「カジノ法制の早期実現」などこれまでにない特例・支援措置が提案されている。また、成田市の提案でも、「成田空港の周辺地域への自由貿易地域(総合保税地域+税制優遇)指定」や「外国人医師・看護師による医療行為等の規制緩和」、「医療滞在ビザの適用」など、成田空港及び空港周辺地域の活性化に有益とみられるメニューが並んでいる。

10年度の提案はアイデアの段階であり、千葉県及び成田市は、今後、提案の内容を具体的に詰めていきたい、としている。その際、ボトルネックとなる可能性があるのは「地域協議会による合意を得る」という申請の前提条件である。前述の通り、当制度のスキームは、民間の発意が出発点であり、地域協議会の設置・協議が事実上必要条件とされている。成田空港には、成田空港の利用促進や地域活性化といった観点による民間ベースの協議会がこれまでなかったことから、組織づくりから始めなければならない、既に、協議会を立ち上げている関西国際空港や中部国際空港と比べ、出遅れ感は否めない。

(注7) 総合特区制度のメリットは、従来の構造改革特区が規制の特例措置のみであったのに対し、総合特区では財政支援や減税など幅広い支援措置があること。また、許認可等の制約のみではなく、国の関係機関の業務の改善、国の制度、事務手続きの見直し、新たな施策体系の提案等、幅広く特例措置を提案できること。総合特区には以下の2パターンが示されている。

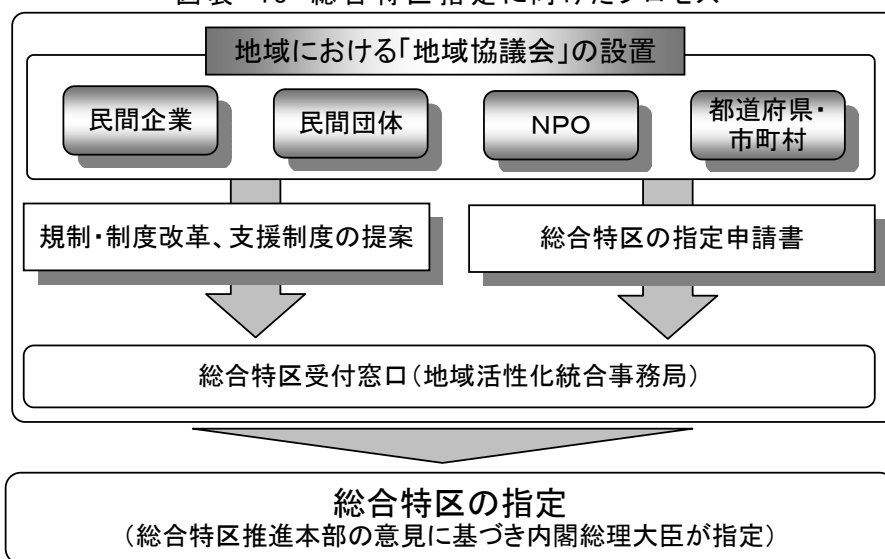
	国際戦略総合特区	地域活性化総合特区
対象地域	国際レベルでの競争優位性を持ちうる大都市等の限定された地域 予算措置上は、2011年度は5か所程度を積算	限定なし 予算措置上は、2011年度は20～30か所程度を積算
目的	わが国全体の成長を牽引	地域の特色ある産業の育成や地域的・社会的課題の解決

図表 17 「総合特区制度」の概要



(出所) 首相官邸ホームページの資料をもとにちばぎん総合研究所が作成。

図表 18 総合特区指定に向けたプロセス



(出所) 首相官邸ホームページ

図表 19 総合特区に係る空港周辺地域の提案の概要

提案主体名 (特区の種類)	千葉県(国際戦略総合特区)	成田市(地域活性化総合特区)
提案 プロジェクト名	成田グローバルビジネス・ ワンストップエアポート戦略特区	日本の“ファーストシーン”“ラストシーン”を 演じるまち～和のもてなし「成田」から～
目指す地域 の戦略・方向 性	地元理解を前提に、発着容量30万回化・更なるアクセス改善 による“World Sky Gate Narita”空港の基本機能の強化に加え、 国際ビジネスセンター・カンファレンス機能やエアラインの 運航を支援するトレーニングセンター、機内食、航空機整備等 の航空関連企業の誘致など、ハブ空港として不可欠な空港支 援機能を整備する。	空港と地域は、「人」「産業」「自然」の3つの要素で結びつき、 支えあう関係を築くことを目標に、日本の空の玄関「成田」の 役割を果たすとともに、国際観光都市として、国際性と歴史性 が調和したまちづくりを推進する。
取組・事業	(1) “World Sky Gate Narita”の機能向上(2010年～) (2) 国際ビジネスセンター・カンファレンス機能の整備(〃) (3) 航空関連産業の誘致(〃)	(1) 賑わい拠点づくりに向けた取組(2011年～) (2) 国道295号周辺における各種取組(〃) (3) 圏央道IC周辺における各種取組(〃) (4) 空港観光圏づくりに向けた取組(〃)
地域が独自で 行う(行ってきた)取組・事業	(1) 成田空港の発着枠30万回化(2008年～) (2) 成田空港緊急プロジェクト会議の設置・運営(2009～2010) (3) 成田国際物流複合基地(1991～2011年) (4) 千葉県物流戦略の推進(2007～2011年) (5) 格安航空会社(LCC)やビジネスジェットの受入れ環境の 整備(2010～2012年) (6) 成田スカイアクセスの整備(2004～2010年) (7) 空港関連道路の整備 (8) 東京湾アクアラインの料金引き下げの社会実験 (9) 工業導入促進調査	(1) 空港周辺地域活性化推進事業(2013年～) (2) 企業誘致事業(継続) (3) 観光循環バス運行事業(〃) (4) 花の回廊事業(〃) (5) 観光活性化事業(〃) (6) 観光PR事業(〃) (7) 成田ブランド構築事業(2010年～) (8) ラストイン成田推進事業(〃)
取組に必要 な支援措置	規制の特 例措置	(1) 出国審査の特例 (2) 寄港地上陸許可手続きの簡素化 (3) 出入国審査時の優先レーン導入 (4) 乗継外国人旅客の出入国審査における専用手続きレー ンの設置 (5) 外国貨物の蔵入承認を受けずに蔵置できる期間の延長 (6) 輸出貨物の車上通関時における「車上扱い願書」提出の 不要化・包括化 (7) 成田空港周辺地域保税倉庫における輸入植物・輸入肉 の検疫可能化 (8) ULDに係る手続きの緩和 (9) 航空貨物に対する自動通関システムの導入 (10) 国際ビジネスカンファレンス機能の充実 (11) 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の 弾力的な運用による物流施設の誘致促進 (12) 高度かつ専門的な海外の人材の確保のための規制緩和 (13) みなし再入国許可制度の前倒し実施 (14) 高度外国人人材の配偶者への就労許可 (15) 外国法事務弁護士事務所の複数箇所設置
	税制上の 支援措置	(1) 民間都市再生事業の運用充実(減免措置の拡充) (2) 立地企業(既存企業含む)に対する優遇税制 (3) 外国人観光客に対応するスタッフ雇用、設備投資を行っ た企業への優遇税制 (4) 医療系大学・病院(既存病院含む)に対する優遇措置 (5) 共同荷捌き施設の運営する物流事業者等への優遇税制
	財政上の 支援措置	(1) 賑わいの拠点づくりへの支援(基盤整備) (2) 観光ターミナル、コンベンション施設等への支援 (3) 外国人観光客の回遊を促進する循環バス運行や観光ナ ビ端末提供等への支援 (4) 医療系大学・病院(既存病院含む)への支援 (5) 海外プロモーションや医療言語人材の育成などの受入れ 推進体制への支援 (6) 圏央道ICへの専用ランプの設置にあたっての支援 (7) 外国人観光客への観光案内に対する支援 (8) 観光圏整備に関する補助の拡大
	金融上の 支援措置	(1) 民間都市再生事業の運用充実(出資・貸付等支援の拡 (2) 立地企業(既存企業含む)に対する金融支援 (3) 外国人観光客に対応するスタッフ雇用、設備投資を行っ た企業への金融支援 (4) 医療系大学・病院(既存病院含む)への金融支援 (5) 地域内宿泊施設に対する宿泊施設の整備に係る貸付制 度の適用 (6) 共同荷捌き施設の運営する物流事業者等への金融支援
	その他の 支援	(1) 税関管轄区域の見直し (2) カジノ法制の早期実現

(出所) 首相官邸ホームページの資料をもとにちばぎん総合研究所が作成。

2. 成田空港にとっての脅威

(1) 羽田空港の再国際化

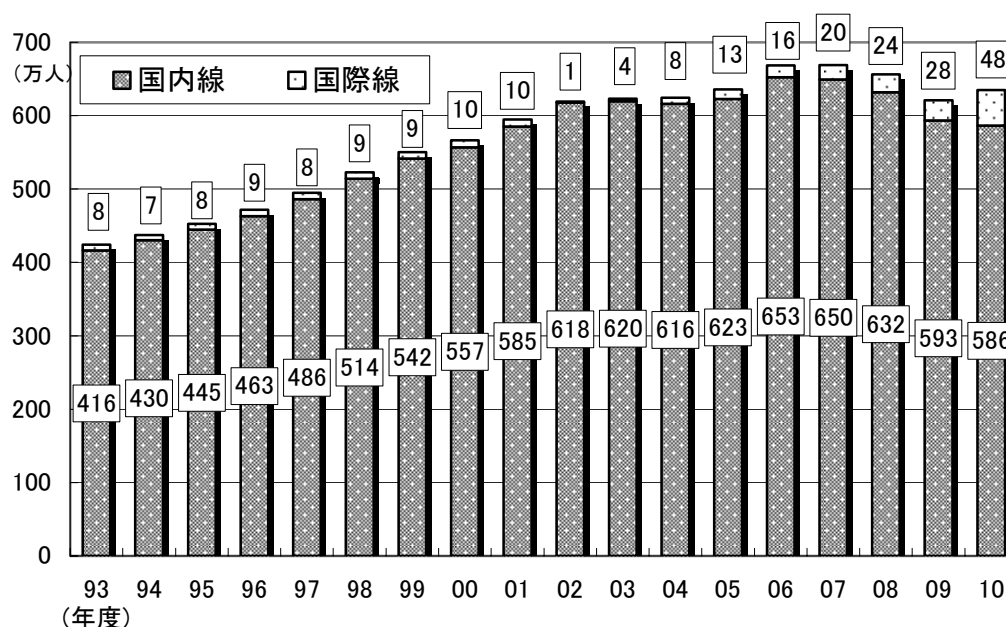
羽田空港の運用実績

羽田空港の運用実績を時系列でみると、国内線の航空旅客数は、1993年度の416万人から右肩上がりの増加を続け、02年度には618万人（93年度比＋48.5％）となった（図表20）。その後、02～03年度に流行したSARS（重症急性呼吸器症候群）や03年3月のイラク戦争などの影響もあって620万人を挟んだ水準で推移したあと、06年度から07年度にかけては、戦後最長となった景気回復を映じて650万人台前半まで水準を切り上げた。その後、08年9月に起こったリーマンショックによる景気低迷の影響で10年度の586万人（07年度比－9.7％）まで減少傾向を辿った。

一方、国際線の航空旅客数の動きをみると、成田空港の暫定平行滑走路が供用開始（02年4月）となる前の01年度までは7～10万人程度の水準で推移していたが、同滑走路が供用開始となった02年度には1万人に水準を切り下げた。その後は、国際航空需要の高まりを背景に右肩上がりの増加を続け、09年度には28万人まで増加した。なお、この間の羽田空港の国際線の運用は、「内際分離の原則」を踏まえ、全便がチャーター便の扱いとなっていた。

10年10月には、国際線ターミナルが供用開始となり、国際定期便の就航が始まり、10年度には48万人（前年度比＋76.3％）に増加した。国際定期便の就航状況（11年9月1日現在）をみると、昼間時間帯（6時～23時）には2か国1地域5都市32往復／日、深夜早朝時間帯（22時～7時）には6か国11都市19往復／日、合計8か国1地域16都市51往復／日が就航している（図表21）。

図表 20 羽田空港の航空旅客数の推移



（出所）日本空港ビルディング(株)

図表 21 羽田空港の国際定期便一覧

		国名	都市名／空港名	便数
昼間時間帯	アジア	中国	上海／虹橋	4往復
			北京	4往復
			香港	4往復
		台湾	台北／松山	8往復
深夜早朝時間帯	アジア	韓国	ソウル／仁川	2往復
			ソウル／金浦	12往復
		マレーシア	クアラルンプール	1往復
			コタキナバル	1往復
	北米	シンガポール	シンガポール	4往復
		タイ	バンコク	3往復
		アメリカ	サンフランシスコ	1往復
			デトロイト	1往復
			ニューヨーク／ジョン・F. ケネディ	1往復
			ホノルル	3往復
			ロサンゼルス	2往復
	EU	フランス	パリ／シャルル・ド・ゴール	1往復
		イギリス	ロンドン／ヒースロー	1往復

(注)1.出所:日本空港ビルディング(株)

2.2011年9月1日現在。

3.昼間時間帯は6時～23時、深夜早朝時間帯は22時～7時。

羽田空港の再国際化の成田空港への影響（考察）

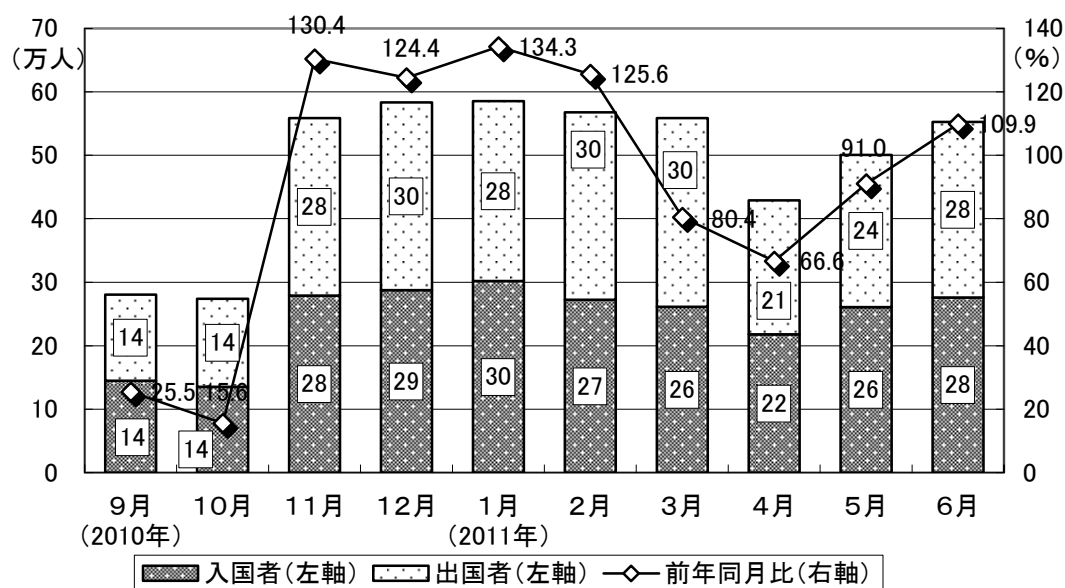
羽田空港の航空旅客数は、再国際化（2010年10月21日）により10年10月の28万人から11月には56万人（前年同月比+130.4%）に増加し、その後も3月までは50万人台後半で横ばい推移した（図表22）。その後、3月11日に起きた東日本大震災の影響により4月には43万人に水準を切り下げあと、5月（50万人）、6月（56万人）と急速に回復した。これは、羽田空港の利用客の多くがビジネスマンであることからみて、仕事上利用せざるを得ないユーザーが戻ってきた可能性がある。

この間の成田空港の動きをみると10年10月の226万人から11月には193万人（前年同月比4.8%）に落ち込み、その後、12月から11年2月にかけて180万人半ば（同1割程度）の水準で推移した（図表23）。その後、震災が起こると3月は169万人（同30.3%）、4月は122万人（同41.5%）と大幅減少し、5月から6月にかけても同3割程度の低水準が続き、震災の影響が色濃く残っている。

東京入国管理局によると、成田空港の11年夏季（7月14日～8月31日）の日本人の出入国者数（速報値）は、約325万700人で前年同期比18.9%減少した。この間、羽田空港の出入国者数は約107万5,300人（同+54.4%）と同約58万人増加している。同局では、成田空港で減少した出入国者数（約76万人）の約8割が羽田空港に流れた可能性がある、としている。

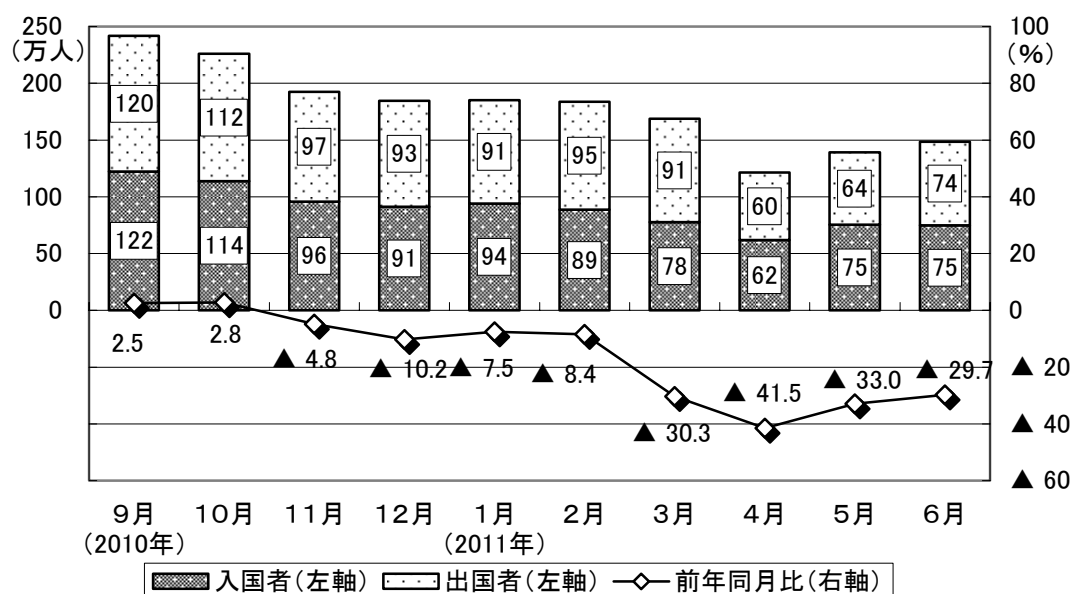
また、羽田空港の再国際化が成田空港の航空旅客数に与えたインパクトについて、東日本大震災と羽田空港再国際化の影響を明確に色分けはできない（国土交通省首都圏空港課）ものの、成田空港の航空旅客数は10年12月から震災が起こるまでは同1割程度で推移していることからみて、今後も、成田空港の航空需要が、羽田空港の供給能力の増加にあわせてシフトする可能性がある。

図表 22 羽田空港の航空旅客数の推移(再国際化の前後)



(出所) 法務省「出入国管理統計」

図表 23 成田空港の航空旅客数の推移(羽田空港再国際化の前後)



(出所) 法務省「出入国管理統計」

航空機の性能アップにより羽田空港の優位性が高まる可能性（考察）

全日本空輸(株)では、米ボーイング社の最新鋭中型旅客機「787」を世界で初めて導入し、2012年1月には、羽田空港とフランクフルト（ドイツ）を結ぶ定期路線を就航する、としている（図表24）。

同旅客機は、機体や翼に炭素繊維の複合材料を使用することでこれまでにない軽量化を実現し、中型機ながら大型機並みの航続が可能で、燃費も従来機より20%向上している。

この中型旅客機「787」を活用すれば、滑走路の長さが2,500mと短い羽田空港のD滑走路でも長距離国際便（飛行距離が1万kmを超えるもの）の運用が可能となる。このため、一日の仕事を終えてから海外出張をするような国際的なビジネスマンのニーズが高い深夜発の欧米便が、都心からのアクセス利便性に優れた羽田空港で今後増えていく可能性も考えられる。

また、同旅客機による新たな国内路線としては、11年11月1日から羽田 - 岡山線、羽田 - 広島線の就航が決まっている。広島や岡山方面は、航空産業にとって、新幹線との競合が激しい地域といわれているが、低燃費の同旅客機の投入で対新幹線の価格競争力が高まり、成田空港の国内線需要（成田 - 広島線など）が羽田空港にシフトする可能性もある。

図表 24 全日本空輸(株)によるボーイング787の就航スケジュール

2011年10月26・27日	世界初の営業飛行 成田＝香港
2011年10月28・29日	成田空港発着遊覧フライト
2011年11月1日	初の国内線定期便就航 羽田＝岡山線 同日 羽田＝広島線も就航
2011年12月	初の国際線定期便 羽田＝北京線
2012年1月	初の国際線長距離路線就航 羽田＝フランクフルト線
2011年度内	国内線定期便就航 羽田＝伊丹・山口宇部・松山

（出所）全日本空輸(株)プレスリリース。

国際線旅客ターミナルの概要

2010年10月21日、羽田空港の国際線旅客ターミナルが供用開始となった。

国際線旅客ターミナルビルは、地上5階建て延床面積は約154,000㎡（出発ロビー：約10,000㎡、到着ロビー：約5,000㎡）、国際線駐車場の収容台数は約2,300台となっている（図表25、26）。

国際線旅客ターミナルビルでは、世界で初めて段差がない「ステップレス搭乗橋」を導入するなどユニバーサルデザインを随所に施しており、11年1月には、バリアフリー化の推進に多大な貢献が認められたとして、「第4回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」を受賞した。

商業施設は、旅客ターミナル内に総面積約10,000㎡/105店舗のショップ・レストランがオープンしている。とりわけ、4階・5階のスペースでは、単なる商業空間だけでなく、4階の「江戸小町」では、江戸の町並みを本格的に再現し、日本の伝統文化や文化を体感できるコンセプトとなっている。また、5階の「TOKYO POP TOWN」では、アニメやキャラクターショップのほか、スロットカーレーシングコースや空港では初めてとなる最新型のプラネタリウムを導入するなど、現代から未来の東京・日本の文化の発信拠点となっている。さらに、5階には270度視界が開けた展望デッキが広がっており、デートスポットとしても最高のロケーションとなっている。

オープン当初は、新たな観光スポットとして航空旅客以外の観光客の来場が5～6万人/日に達した。11年8月下旬には、オープン当時の熱狂ぶりはひと段落したもの、1日の航空旅客（平均2万人程度）程度の1.6万人（イベント開催時はもっと多い）の観光客が来訪している。

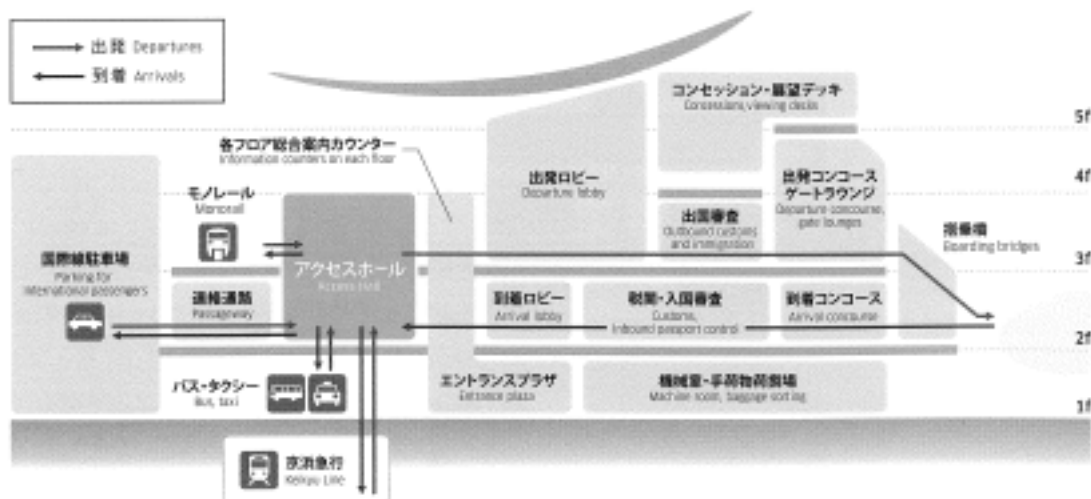
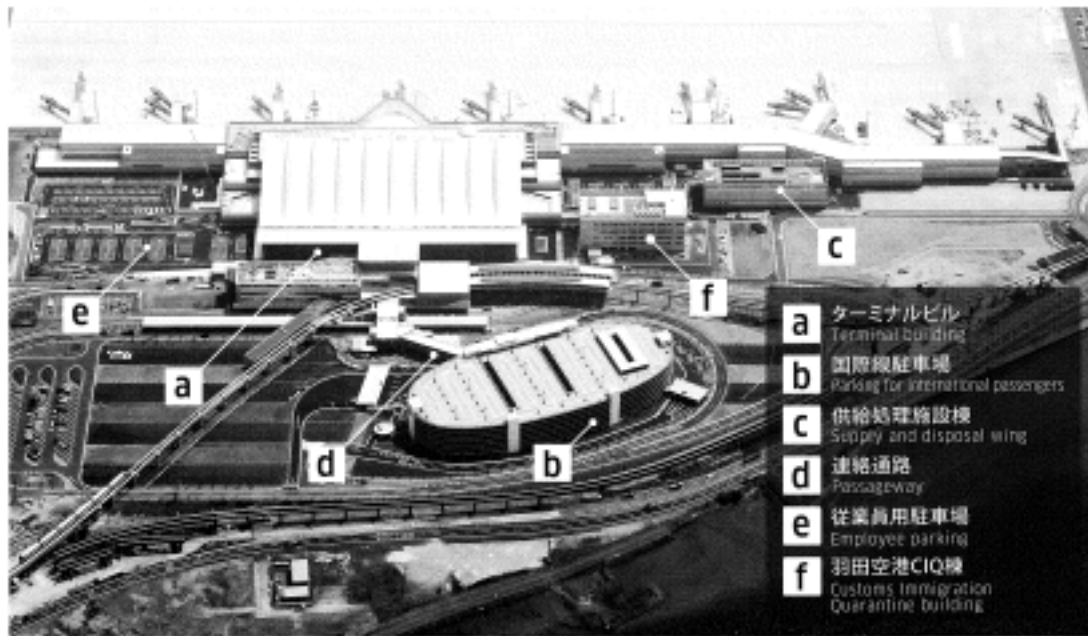
来場者の反応としては、江戸の町並みが高齢者に好評であるほか、若いカップルや家族連れなど幅広い客層がショッピングや飲食を楽しんでいる。

図表 25 羽田空港国際線ターミナルの概要

旅客ターミナルビル		商業施設		供給処理施設		国際線駐車場	
建築面積	約54,000㎡	一般エリア	飲食店	22店舗 (1,670㎡)	延床面積 約5,000㎡	延床面積	約67,000㎡
延床面積	約154,000㎡		物販店	26店舗 (1,900㎡)		階層	6層7階建
階層	地上5階建		サービス店	26店舗 (1,360㎡)		収容台数	約2,300台
出発ロビー	約10,000㎡	保安エリア	飲食店	24店舗 (3,800㎡)			
到着ロビー	約5,000㎡		物販店	4店舗 (430㎡)			
固定スポット数	10（他オープンスポット10）		サービス店	3店舗 (840㎡)			

（出所）東京国際空港ターミナル㈱

図表 26 国際線旅客ターミナル全体図



(出所) 東京国際空港ターミナル㈱

首都圏空港の今後の方向性（国土交通省成長戦略から）

首都圏空港の航空機発着枠は、成田空港・羽田空港ともに抜本的な容量拡大策を講じていくことから、最終形としては、両港合計で約 59 万回（2010 年 10 月現在）から約 75 万回に 3 割程度拡大する見込みとなっている。

新たな時代を迎える首都圏空港について、両港の今後の方向性を国土交通省の成長戦略会議報告「航空分野」（10 年 5 月 17 日策定）でみると、成田空港は、これまで通り、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」の位置づけであり、今後の増枠分を活用して、さらなる国際航空ネットワークの強化を図るとともに、国内フィーダー路線（ローカル都市への接続路線）の拡充、LCC やビジネスジェットの受入れ等機能強化により、アジア有数のハブ空港としての地位を確立していく、としている（図表 27）。

一方、羽田空港は、国際線旅客ターミナルビルの拡充などにより、「24 時間国際拠点空港化」を進める。国際線は、欧米や長距離アジア（マレーシア、シンガポール等）など高い需要が見込まれるビジネス路線を中心に拡大していく方針で、日本最大の国内線ネットワークを活用して内・際ハブ機能を強化していく、としている。

これらの実現に向けて両港の機能強化を進めて、首都圏空港として一体的に運用することで、ビジネス・観光両面における都市間の競争力を強化し、わが国にヒト・モノ・カネを呼び込む原動力となることが期待されている。

なお、首都圏空港のさらなる拡張の可能性については、羽田空港の 5 本目の滑走路は、国土交通省で正式な調査や方向性については公表されていないものの、自民党国家戦略本部（本部長・谷垣禎一総裁）が羽田空港の 5 本目の滑走路建設など国際空港の機能強化を図る必要性を提言するなど、わが国の空港機能を拡充するための検討事項の一つとして考えている向きもみられる。しかしながら、羽田空港のこれ以上の滑走路増設は、漁業補償交渉の難しさや過大な事業費（羽田空港 D 滑走路の総事業費：約 7,200 億円）、津波などの災害リスクなどを考えるとかなりハードルが高いものとみられる。従って、今後の国際航空需要が高まりを受けて、首都圏空港のさらなる拡張が必要となった際には、成田空港の拡張を優先的に検討するべきと考える。

図表 27 成田空港・羽田空港の今後の方向性（イメージ）

成田空港の今後の方向性（イメージ）
○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
○更なる国際航空ネットワークの強化（増枠分の活用）
○アジア有数のハブ空港としての地位確立
（国内フィーダー、LCC やビジネスジェットの受入れ等機能強化）

羽田空港の今後の方向性（イメージ）
○24 時間国際拠点空港化（国際線旅客ターミナルの拡充）
○欧米や長距離アジア（注 2）も含む高需要・ビジネス路線を展開
○国際線ネットワークを活かして内・際ハブ機能を強化

（注）1.出所：国土交通省の資料よりちばぎん総合研究所が作成。

2.マレーシア、シンガポール、インド、ベトナム等。

【参考】羽田空港の再国際化を地域活性化に活用する木更津市の取組

木更津市では、2009年7月に「東京湾アクアライン活用戦略本部（本部長：水越市長）」を立ち上げ、アクアラインを活用した地域づくりを推進している。取り組みの柱となる視点は、「企業誘致」、「観光振興」、「移住・定住促進」の3点をあげている。10年10月に羽田空港が再国際化したことは、羽田空港からアクアライン経由で20分に位置している木更津市にとって、企業誘致や観光振興を図る絶好のチャンスと認識している。

（企業誘致活動について）

最近の企業誘致活動として、09～10年度には、担当部署の職員3人が東京都大田区や川崎市などの企業を飛び込み訪問して、企業誘致活動を行った（2年で計300社を訪問）。10年度には、主に羽田空港関連の企業ニーズを把握するために、アンケート調査（羽田空港関連産業企業立地動向調査〔調査実施：10年11月～12月〕、羽田空港の国際化を踏まえた物流関連施設の立地動向調査〔同：10年10月〕）を実施した。

の調査は、対岸（東京都中央区、港区、大田区、横浜市、川崎市など）の企業2,000社を対象に実施し、504社から回答を得た。そのうち、木更津市への立地に興味があると回答した企業は39社（運輸・通信業16社、製造業11社、サービス業3社、卸売業等9社）、うち今後事業所等の新設・増設・移転計画がある企業は8社であった。の調査は、社団法人航空貨物運送協会に加盟している企業96社を対象に実施し、43社から回答を得た。そのうち、木更津市への立地に興味がある企業は4社（所在地：東京都2社、千葉県2社）であった。11年度は、これらの木更津市への立地に興味がある企業（合計43社）を対象に担当部署の職員が直接訪問し、企業との親密な関係を築くなかで、木更津市への誘致を推進していく方針。

なお、木更津市の企業立地優遇制度としては、一定の条件（1億円以上の投資、常用雇用者が20人以上）を満たした企業が市内に立地した場合、固定資産税収納額に法人税収納額の1/2を加えた額を3年間補助する（かずさアカデミアパークに立地する中小企業は5年間）という立地奨励金制度がある。

（観光振興について）

最近の観光振興策とインバウンドの宿泊実績

木更津市は、東京湾アクアラインの接岸地としてアクセス利便性に優れていながら、観光客の多くが高速道路で木更津市を素通りし、南房総に向かうジレンマを抱えていた。こうした状況に歯止めをかけるための主な観光振興策としては、かずさアカデミアパークを活用した国際会議の開催促進、「恋人の聖地^{注8}」に認定された中ノ島大橋の活用・PR、羽田空港・成田空港を活用したインバウンドの誘致などを実施してきた。特に、インバウンドの誘致は水越市長の公約であり、市長は04年度から自らが中国に出かけてトップセールスによる誘致活動に取り組んできた。その成果もあって、外国人の市内宿泊者数は、04年度の7,585人から09年度には31,500人（うち中国人は27,800人）に増加した（10年度は3月の震災による落ち込みにより29,500人（同25,000人）に減少）。外国人の宿泊者数は、中国人の宿泊に特化したホテルが市内に立地していることもあって県内5位の水準となっている。

（注8）NPO法人地域活性化支援センターが展開する「恋人の聖地プロジェクト（06年4月開始）」に認定されたもの。千葉県では「千葉ポートタワー（千葉市中央区）」、「京成バラ園（八千代市）」、「石のまち金谷（富津市）」が認定されている。

ヘルスケアツアーの実施について

10年度には、羽田空港の再国際化による外国人の交流人口増加を市内観光に取り込むために、中国人富裕層を対象にした滞在型観光推進事業として「東京湾アクアラインを活用したヘルスケアツアー（中国人向けのモニターツアー）」を木更津市が開催した。同ツアーは、中国沿岸部7都市にある旅行会社の社長クラスを対象に、10年11月から12月にかけて実施し、延べ10社10名が参加した。3泊4日のツアー内容は以下の通り。

	項目等	内容等
1日目	羽田空港又は成田空港到着 海ほたる見学 オークラアカデミアパークホテル着 木更津市長による歓迎式	記念品贈呈・記念撮影等
2日目	ホテル併設クリニックで人間ドッグ検診 ホテルでの食生活改善メニューの提供 ホテル併設のスポーツ施設で健康体操体験 観光スポット等のPRなど	医師より結果説明（全体結果は後送） 地元の新鮮な野菜・鮮魚を活用 ピラティス体験
3日目	ゴルフクラブ視察 周辺観光施設視察（マザー牧場） 木更津の伝統文化「花柳界体験」 ショッピング（ららぽーと） 周辺観光施設施設策（東京ドイツ村） 温泉・スパ施設を利用した健康増進の体験	木更津・鹿野山ゴルフクラブ 参加者からの依頼で急遽実施 龍宮城スパホテル三日月
4日目	モデルツアーに関する全体ヒアリング等 羽田空港又は成田空港発	同時にアンケート回収

参加者の反応をアンケート調査でみると、各ツアー項目について「とても満足」や「満足」との回答が多かった。とりわけ、ホテルや病院の施設やサービス内容の満足度が高く、料理も、オークラアカデミアパークホテルのメタボリックヘルスランチは、胃に優しいと好評であったほか、龍宮城スパホテル三日月のビュッフェも寿司やてんぷらを目の前で作ってくれることが人気であった。

医療観光については、既に、「徳島での糖尿病治療」や「大阪でのPET検診（血液検査から癌かどうかを判断できる検査）」など日本各地から中国への売り込みがある。特に、PET検診は人気が高いが高額であることがネックになっており、料金設定をできるだけ抑えないとプラン化しにくい、という声が参加者から聞かれた。また、人間ドッグで異常を発見した際の対応や、医療言語が理解できる通訳の確保などが今後の課題となっている。このように医療観光は、課題も少なくないが、羽田空港が再国際化されたこともあって中国人富裕層を中心にニーズが高まる可能性が高い。木更津市では、14年度に、かずさアクアシティに医療健康センターを想定した「（仮）塩田病院木更津クリニック」が立地することもあり、これらのチャンスをインバウンドの取り込みに活かすこととしている。

モニターツアー後には、ツアー参加者の会社から、「医療視察ツアー」や「修学旅行視察ツアー」の申し込みがあった。その後、東日本大震災が起きたことからツアーは延期されたが、このような小さな芽がモニターツアーを契機にできたことは、観光振興を推進するうえで大きな励みになった。

木更津市は、11年度にも引き続き「インバウンド・プロモーション事業」により、外国人観光客受入推進組織の設置及び戦略会議の開催、接遇・語学セミナーの開催、海外に向けたWebによるプロモーション業務などを実施している。

(2) 地方空港から海外空港への直行便増加

日本人出国旅客数を居住地別・出国空港別(2010年)にみると、成田空港を利用して出国した航空旅客の割合は、「関東」が82.9%で最も多く、次いで、「東北(67.4%)」、「北陸(64.4%)」、「北海道(56.4%)」となっている(図表29)。関東地域を都県別にみると、成田空港が立地している千葉県が90.4%と全都道府県のなかで最も高くなっている半面、アクセス利便性に劣る神奈川県(79.2%)や東京都(81.3%)、埼玉県(83.6%)は8割前後と千葉県より1割程度水準が低い。これらの都県では羽田空港を利用する割合が2割前後となっている。

その他空港(地方空港)を利用する割合は、「九州」が71.5%と最も高く、次いで、「沖縄(54.0%)」、「中国(47.1%)」、「北海道(35.4%)」となっている。これらの地域の前年比伸び率をみると、「九州」が前年比+62.4%と大幅増加したほか、「中国(同+27.9%)」も二桁の増加となっている。この背景には、全国22の地方空港が仁川国際空港(ソウル)または浦東国際空港(上海)に国際定期便を就航していることがある(図表28)。

一方、国際航空貨物の発生・集中地(09年度)をみると、成田空港では、「関東」が92.6%と最も多く、次いで、「東北(91.8%)」、「甲信越(85.5%)」、「北海道(67.7%)」となっている(図表30)。関西国際空港では、「近畿圏(76.6%)」が最多で「中国(71.7%)」、「北陸(50.9%)」が続いている。中部国際空港では、地元の「東海」のシェアが28.1%と最も高い。地方空港では、「九州(51.2%)」や「北海道(28.6%)」のシェアが多いことが目立っており、主要な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活用した物流の取り扱いが伸びている。

図表 28 アジアハブ空港(仁川・浦東)と直行便を結ぶ地方空港一覧

(単位:便)

都市名／ 空港名	地方 空港	【参考】																				合計						
		福岡	北九州	札幌	函館	青森	仙台	秋田	新潟	富山	小松	静岡	岡山	広島	米子	高松	松山	長崎	大分	熊本	宮崎		鹿児島	沖縄	成田	関西	中部	羽田
ソウル／仁川	60	12	2	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	28	16	10	6	120	
上海／浦東	30	6	0	2	0	0	2	0	2	2	2	2	2	2	0	0	2	2	0	0	0	2	2	26	20	0	0	76

(注)1.出所:㈱交通新聞社「JR時刻表(2011年7月号)」のデータからちばぎん総合研究所が作成。

2.2011年7月1～31日のダイヤ。

3.到着便及び出発便をそれぞれ1便として集計。

図表 29 2010 年居住地別出国空港別旅客数(構成比:居住地別出国者数)

	居住地別 出国者数 (人)	成田国際空港		羽田空港		関西国際空港		中部国際空港		その他空港	
		構成比 (%)	前年比 (ポイント)	構成比 (%)	前年比 (ポイント)	構成比 (%)	前年比 (ポイント)	構成比 (%)	前年比 (ポイント)	構成比 (%)	前年比 (ポイント)
北海道	14,121	56.4	6.1	4.5	2.7	2.9	▲ 6.5	0.7	▲ 0.3	35.4	▲ 2.0
東北		19,567	67.4	0.1	7.7	3.9	1.2	0.7	0.7	23.0	▲ 5.9
	青森県	2,912	75.2	7.9	6.3	2.6	0.0	0.0	0.0	18.4	▲ 10.4
	岩手県	1,916	53.3	▲ 20.3	12.8	11.2	2.1	1.1	0.2	▲ 8.7	31.6
	宮城県	5,544	61.0	▲ 1.9	5.8	3.1	2.3	0.9	2.0	▲ 2.5	28.8
	秋田県	1,722	63.0	▲ 8.2	15.6	15.6	0.0	▲ 2.2	0.0	▲ 0.9	21.4
	山形県	2,282	71.9	2.4	4.9	4.9	2.5	1.4	0.8	0.0	19.8
	福島県	5,191	74.7	1.5	7.1	6.4	0.0	0.0	0.0	▲ 0.4	18.2
関東		321,180	82.9	▲ 14.2	15.7	11.2	0.6	0.6	0.2	0.0	0.2
	茨城県	12,794	89.6	▲ 7.4	4.9	2.3	0.4	0.3	0.0	▲ 0.1	5.1
	栃木県	9,968	88.0	▲ 6.9	10.0	5.5	0.4	0.4	0.1	▲ 0.1	1.6
	群馬県	9,007	88.1	▲ 8.8	11.0	8.6	0.4	0.4	0.1	▲ 0.1	0.4
	埼玉県	35,766	83.6	▲ 7.3	15.5	8.1	0.5	▲ 0.3	0.1	0.0	0.3
	千葉県	40,616	90.4	▲ 3.6	8.7	4.1	0.5	▲ 0.3	0.3	▲ 0.1	0.2
	東京都	131,960	81.3	▲ 6.3	17.3	7.0	0.8	▲ 0.5	0.2	▲ 0.1	0.5
甲信越	神奈川県	81,069	79.2	▲ 6.4	19.9	7.4	0.5	▲ 0.8	0.2	▲ 0.1	0.2
		12,445	38.4	20.9	6.3	6.3	14.6	▲ 30.7	7.3	▲ 9.8	33.5
	新潟県	4,927	46.4	▲ 7.6	7.7	4.4	0.3	▲ 2.4	1.0	0.1	44.6
	山梨県	3,211	37.8	4.9	8.1	5.2	14.6	▲ 10.5	9.3	0.0	30.1
北陸	長野県	4,307	29.7	12.1	3.3	3.3	30.9	▲ 14.4	13.0	▲ 4.1	23.2
		13,691	64.4	53.2	8.5	8.5	7.7	5.3	17.4	▲ 68.8	2.0
	富山県	1,792	5.0	1.4	1.6	1.6	57.0	1.3	26.4	▲ 0.3	10.0
	石川県	4,048	88.4	▲ 3.8	9.4	2.4	0.2	0.2	1.4	0.9	0.6
東海	福井県	7,851	65.6	6.0	9.6	5.7	0.3	▲ 4.1	23.6	▲ 7.9	0.9
		77,169	19.9	14.4	2.0	1.5	6.0	▲ 81.3	69.0	62.4	3.0
	岐阜県	7,409	10.8	▲ 0.4	0.3	0.3	2.1	▲ 0.3	86.6	0.4	0.1
	静岡県	17,136	43.8	1.6	7.4	3.7	2.5	1.9	33.2	▲ 12.6	13.1
	愛知県	44,323	13.8	3.5	0.5	0.4	5.9	1.7	79.6	▲ 5.7	0.2
近畿	三重県	8,301	11.2	▲ 0.3	0.9	0.8	16.7	1.5	71.2	▲ 1.7	0.0
		114,495	8.6	▲ 2.0	0.8	0.6	88.4	▲ 0.6	1.7	1.7	0.5
	滋賀県	7,170	3.2	▲ 2.4	0.0	▲ 0.5	78.1	▲ 9.1	18.6	11.9	0.1
	京都府	15,454	12.3	5.2	0.4	0.4	86.2	▲ 4.5	0.7	▲ 0.9	0.4
	大阪府	49,902	7.7	▲ 2.5	1.0	0.8	90.6	2.0	0.5	▲ 0.2	0.3
	兵庫県	31,089	10.6	0.6	0.6	0.3	87.1	▲ 1.3	0.8	0.2	0.9
	奈良県	7,907	4.1	▲ 5.0	1.2	0.8	94.0	4.2	0.3	▲ 0.4	0.5
中国	和歌山県	2,973	11.0	0.4	2.0	1.8	85.1	▲ 3.9	1.9	1.9	0.0
		25,693	14.3	10.2	1.3	0.7	36.3	▲ 6.5	0.9	▲ 2.5	47.1
	鳥取県	1,410	20.3	9.1	0.0	▲ 1.6	50.9	▲ 10.6	0.0	0.0	28.8
	島根県	1,518	3.4	▲ 10.6	6.7	6.7	34.5	▲ 7.4	0.0	0.0	55.4
	岡山県	7,124	6.0	▲ 2.5	1.1	1.1	57.8	13.6	0.3	▲ 0.4	34.7
	広島県	11,213	16.1	3.8	0.9	0.5	31.6	▲ 3.5	1.3	0.9	50.1
四国	山口県	4,428	25.1	13.4	1.2	1.2	9.5	▲ 10.2	1.5	1.4	62.7
		11,113	19.2	▲ 3.9	2.1	2.1	56.5	▲ 6.5	0.3	▲ 2.0	21.9
	徳島県	2,327	12.8	1.8	0.7	0.7	75.6	▲ 2.2	0.0	0.0	10.9
	香川県	3,181	8.2	4.0	1.7	1.0	69.9	▲ 2.8	0.9	▲ 2.5	19.4
	愛媛県	4,014	29.0	14.4	2.3	2.3	39.2	▲ 16.4	0.0	▲ 0.2	29.6
九州	高知県	1,591	26.2	▲ 5.6	4.8	4.8	45.3	▲ 6.5	0.0	▲ 1.7	23.7
		36,625	20.6	▲ 33.5	0.8	▲ 4.0	6.1	▲ 6.5	0.9	▲ 9.6	71.5
	福岡県	20,079	21.4	3.9	0.9	0.7	5.7	3.2	0.7	▲ 0.2	71.4
	佐賀県	1,428	8.5	▲ 2.4	1.0	▲ 1.6	5.1	▲ 4.4	0.0	0.0	85.4
	長崎県	3,197	15.3	▲ 9.2	0.3	0.3	1.8	▲ 2.5	0.4	▲ 0.2	82.2
	熊本県	4,051	16.0	▲ 7.2	0.0	0.0	3.5	2.0	1.0	▲ 1.3	79.4
	大分県	2,361	20.0	6.4	1.4	1.4	14.2	9.8	0.7	0.1	63.6
沖縄	宮崎県	2,553	37.2	16.1	1.4	1.4	3.3	▲ 4.8	1.8	1.8	56.2
	鹿児島県	2,956	19.4	11.2	1.4	▲ 0.6	13.3	1.3	2.8	▲ 6.3	63.1
国内居住地計	2,797	39.9	11.5	2.6	1.6	2.8	▲ 7.2	0.8	0.2	54.0	▲ 6.1
国内居住地計	1,280,874	52.5	▲ 1.6	9.0	4.2	20.1	▲ 1.3	9.4	▲ 1.1	9.0	▲ 0.1

(出所)国土交通省「2010年国際航空旅客動態調査(週間拡大結果)」

図表 30 国際航空貨物の発生・集中地と構成比(2009年度:重量ベース)

		合計 (kg)	成田国際空港		羽田空港		関西国際空港		中部国際空港		その他空港	
			航空貨物 (kg)	構成比 (%)	航空貨物 (kg)	構成比 (%)	航空貨物 (kg)	構成比 (%)	航空貨物 (kg)	構成比 (%)	航空貨物 (kg)	構成比 (%)
北海道		34,737	23,507	67.7	0	0.0	369	1.1	909	2.6	9,952	28.6
東北		367,172	337,175	91.8	5,781	1.6	13,009	3.5	310	0.1	10,897	3.0
	青森県	5,339	5,130	96.1			3	0.1			206	3.9
	岩手県	25,907	22,525	86.9			2,579	10.0	80	0.3	723	2.8
	宮城県	99,367	91,799	92.4	5,027	5.1	941	0.9			1,600	1.6
	秋田県	36,023	33,569	93.2	3	0.0	2,410	6.7			41	0.1
	山形県	55,492	46,629	84.0	76	0.1	1,818	3.3			6,969	12.6
	福島県	145,044	137,523	94.8	675	0.5	5,258	3.6	230	0.2	1,358	0.9
関東		2,373,590	2,197,097	92.6	22,017	0.9	100,056	4.2	8,446	0.4	45,974	1.9
	茨城県	167,487	157,871	94.3	105	0.1	7,357	4.4	1,321	0.8	833	0.5
	栃木県	130,016	111,320	85.6	73	0.1	8,149	6.3	3,132	2.4	7,342	5.6
	群馬県	117,411	114,458	97.5	366	0.3	2,072	1.8			515	0.4
	埼玉県	227,924	205,010	89.9	1,935	0.8	7,315	3.2	2,946	1.3	10,718	4.7
	千葉県	482,974	460,561	95.4	12,023	2.5	6,269	1.3	229	0.0	3,892	0.8
	東京都	805,271	738,009	91.6	4,896	0.6	49,819	6.2	188	0.0	12,359	1.5
	神奈川県	442,507	409,868	92.6	2,619	0.6	19,075	4.3	630	0.1	10,315	2.3
甲信越		202,043	172,690	85.5	3,777	1.9	7,870	3.9	8,291	4.1	9,415	4.7
	新潟県	45,120	41,013	90.9	263	0.6	2,041	4.5	308	0.7	1,495	3.3
	山梨県	42,593	38,651	90.7	987	2.3	1,415	3.3	720	1.7	820	1.9
	長野県	114,330	93,026	81.4	2,527	2.2	4,414	3.9	7,263	6.4	7,100	6.2
北陸		101,270	37,850	37.4	327	0.3	51,510	50.9	4,605	4.5	6,978	6.9
	富山県	34,798	15,859	45.6			16,587	47.7	1,257	3.6	1,095	3.1
	石川県	39,588	16,752	42.3			18,913	47.8	1,574	4.0	2,349	5.9
	福井県	26,884	5,239	19.5	327	1.2	16,010	59.6	1,774	6.6	3,534	13.1
東海		939,311	526,371	56.0	5,410	0.6	139,994	14.9	264,412	28.1	3,124	0.3
	岐阜県	55,343	19,470	35.2	49	0.1	12,234	22.1	22,849	41.3	741	1.3
	静岡県	334,033	251,477	75.3	4,581	1.4	16,283	4.9	59,907	17.9	1,785	0.5
	愛知県	398,001	193,887	48.7			57,191	14.4	146,659	36.8	264	0.1
	三重県	151,934	61,537	40.5	780	0.5	54,286	35.7	34,997	23.0	334	0.2
近畿圏		1,010,450	183,218	18.1	1,818	0.2	773,623	76.6	23,300	2.3	28,491	2.8
	滋賀県	81,928	32,451	39.6			27,141	33.1	16,304	19.9	6,032	7.4
	京都府	90,513	20,522	22.7			64,206	70.9	1,744	1.9	4,041	4.5
	大阪府	546,332	77,127	14.1	1,818	0.3	450,524	82.5	3,220	0.6	13,643	2.5
	兵庫県	267,822	46,802	17.5			214,255	80.0	2,032	0.8	4,733	1.8
	奈良県	18,629	6,201	33.3			12,390	66.5			38	0.2
	和歌山県	5,226	115	2.2			5,107	97.7			4	0.1
中国		219,218	31,196	14.2	5,542	2.5	157,155	71.7	3,001	1.4	22,324	10.2
	鳥取県	11,445	419	3.7			10,377	90.7			649	5.7
	島根県	25,573	2,613	10.2			21,103	82.5			1,857	7.3
	岡山県	88,698	21,456	24.2			55,837	63.0	2,900	3.3	8,505	9.6
	広島県	71,730	5,721	8.0	5,542	7.7	56,520	78.8	101	0.1	3,846	5.4
	山口県	21,772	987	4.5			13,318	61.2			7,467	34.3
四国		38,353	19,037	49.6			15,590	40.6	515	1.3	3,212	8.4
	徳島県	10,432	5,239	50.2			5,116	49.0	77	0.7		
	香川県	4,153	75	1.8			4,078	98.2				
	愛媛県	22,622	13,342	59.0			6,068	26.8			3,212	14.2
	高知県	1,146	381	33.2			328	28.6	438	38.2	0	0.0
九州		349,680	74,709	21.4	5,570	1.6	90,217	25.8			179,184	51.2
	福岡県	110,612	8,429	7.6	1,673	1.5	32,281	29.2			68,229	61.7
	佐賀県	40,053	29,904	74.7			1,969	4.9			8,180	20.4
	長崎県	25,496	1,433	5.6	114	0.4	11,141	43.7			12,808	50.2
	熊本県	17,266	1,318	7.6	206	1.2	1,385	8.0			14,357	83.2
	大分県	118,735	30,275	25.5	1,142	1.0	35,749	30.1			51,569	43.4
	宮崎県	8,038	1,376	17.1	48	0.6	307	3.8			6,307	78.5
	鹿児島県	29,480	1,974	6.7	2,387	8.1	7,385	25.1			17,734	60.2
沖縄	1,142	7	0.6	0	0.0	0	0.0	1,100	96.3	35	3.1	

(出所)国土交通省「2009年度国際航空貨物動態調査」

(3) アジア主要空港とのハブ空港争いの激化

世界の空港の国際線ランキングをみると、成田空港は、航空旅客数が直近最高の6位(2006年)から09年には8位にランクを下げている(図表31(1))。

また、航空貨物取扱量は、05年の2位から06年には仁川国際空港に抜かれ3位となり、09年にはドバイ国際空港にも抜かれ4位となっている(図表31(2))。もっとも、成田空港より上位の空港の航空貨物取扱量をみる際には、成田空港の貨物は実需(実際に輸出・輸入される貨物)のウェイトが高いのに対し、これらの空港ではトランジット貨物(仮陸揚げ貨物が積込と取卸の各段階で統計上2重計上されている)の割合が多いことを割り引いてみる必要がある。

航空自由化(オープンスカイ)を巡る最近の動きをみると、07~08年にかけて韓国や香港、ベトナム、マレーシアなどと合意に至ったが、この時点では、首都圏空港を除くベースの合意であった。

政府は、「新成長戦略」(10年6月18日閣議決定)に基づいて、首都圏空港も含めたオープンスカイを推進しており、既にアメリカや韓国ほか計8か国との間で首都圏空港も含めたオープンスカイに合意した(図表32)。今後も東アジア・ASEANの国・地域を最優先に交渉し、主要国との間でも当初予定通り11年度中の合意を目指す、としている。こうした世界的なオープンスカイの流れもあり、アジア圏の空港(図表33)のなかで、ハブ空港の座をめぐる争いはさらなる激化が見込まれる。

ハブ空港としての地位を確立することの重要性は、神戸港の歴史を振り返ると良く分かる。神戸港は、95年1月に発生した阪神・淡路大震災前の94年にはコンテナ取扱量が世界第6位の国際ハブ港として栄え、中国を始めとするアジア諸港からの貨物を集積し、欧米航路に積替えるトランシップ港としての役割を果たしていた。ところが、震災の影響でハブ機能が一気に低下したことから、アジアから集荷していたトランシップ貨物が韓国・釜山港などへシフトしてしまった。このため、震災前には1億7千万トン前後あった神戸港の取扱貨物量は、震災復興需要が一巡した99年以降は8千トン~1億トンのレンジで推移しており、直近の10年も8,553万トンと震災前の94年(1億7,100万トン)と比べて半減の状況となっている(図表34)。

図表 31 世界の空港国際線ランキング(上位 10 位)

(1)航空旅客数(人)

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1位	ヒースロー空港 (61,010,000)	ヒースロー空港 (61,348,340)	ヒースロー空港 (62,099,395)	ヒースロー空港 (61,345,549)	ヒースロー空港 (60,651,349)
2位	シャルル・ド・ゴール 国際空港(48,828,000)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(51,888,936)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(54,904,358)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(55,825,413)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(53,032,487)
3位	フランクフルト国際空港 (44,837,000)	スキポール空港 (45,940,939)	スキポール空港 (47,692,521)	スキポール空港 (47,349,392)	香港国際空港 (44,979,094)
4位	スキポール空港 (43,999,000)	フランクフルト国際空港 (45,697,176)	フランクフルト国際空港 (47,087,699)	香港国際空港 (47,140,600)	フランクフルト国際空港 (44,520,661)
5位	香港国際空港 (39,821,000)	香港国際空港 (43,274,765)	香港国際空港 (46,304,879)	フランクフルト国際空港 (46,707,577)	スキポール空港 (43,520,650)
6位	チャンギ国際空港 (30,291,000)	成田国際空港 (33,860,094)	チャンギ国際空港 (35,221,203)	ドバイ国際空港 (36,592,307)	ドバイ国際空港 (40,104,149)
7位	ガトウィック国際空港 (28,752,000)	チャンギ国際空港 (33,368,099)	成田国際空港 (34,237,175)	チャンギ国際空港 (36,288,050)	チャンギ国際空港 (36,088,996)
8位	成田国際空港 (26,969,000)	ガトウィック国際空港 (30,016,837)	ドバイ国際空港 (33,481,257)	成田国際空港 (32,323,947)	成田国際空港 (30,894,531)
9位	バンコク国際空港 (26,821,000)	スワンナムプール 国際空港(29,587,773)	スワンナムプール 国際空港(31,632,716)	ガトウィック国際空港 (30,433,937)	マドリード・バラハス 国際空港(29,066,144)
10位	仁川国際空港 (25,591,000)	ドバイ国際空港 (27,925,522)	ガトウィック国際空港 (31,140,044)	スワンナムプール 国際空港(30,103,661)	スワンナムプール 国際空港(28,834,623)

(2)航空貨物取扱量(トン)

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1位	香港国際空港 (3,408,000)	香港国際空港 (3,578,991)	香港国際空港 (3,741,827)	香港国際空港 (3,627,225)	香港国際空港 (3,349,693)
2位	成田国際空港 (2,233,000)	仁川国際空港 (2,307,817)	仁川国際空港 (2,523,677)	仁川国際空港 (2,386,472)	仁川国際空港 (2,267,551)
3位	仁川国際空港 (2,120,000)	成田国際空港 (2,235,548)	成田国際空港 (2,211,826)	成田国際空港 (2,058,633)	ドバイ国際空港 (1,846,249)
4位	アンカレッジ国際空港 (2,016,000)	アンカレッジ国際空港 (2,129,796)	フランクフルト国際空港 (2,030,169)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(2,010,070)	成田国際空港 (1,810,448)
5位	チャンギ国際空港 (1,834,000)	フランクフルト国際空港 (1,996,632)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,994,027)	フランクフルト国際空港 (1,962,706)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,785,372)
6位	フランクフルト国際空港 (1,825,000)	チャンギ国際空港 (1,911,214)	チャンギ国際空港 (1,894,766)	浦東国際空港 (1,915,864)	浦東国際空港 (1,777,976)
7位	台北国際空港 (1,692,000)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,832,283)	浦東国際空港 (1,825,574)	チャンギ国際空港 (1,856,939)	フランクフルト国際空港 (1,757,526)
8位	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,604,000)	浦東国際空港 (1,829,041)	アンカレッジ国際空港 (1,662,721)	ドバイ国際空港 (1,740,575)	チャンギ国際空港 (1,633,794)
9位	浦東国際空港 (1,602,000)	桃園国際空港 (1,686,423)	マイアミ国際空港 (1,610,895)	スキポール空港 (1,567,712)	桃園国際空港 (1,345,333)
10位	スキポール空港 (1,450,000)	スキポール空港 (1,526,501)	スキポール空港 (1,610,282)	マイアミ国際空港 (1,543,602)	マイアミ国際空港 (1,332,198)

(出所)財)成田国際空港振興協会「成田空港ハンドブック」

図表 32 オープンスカイ政策の推進状況
(首都圏空港を含むベース、2011年8月末時点)

米国	2010年10月25日合意
韓国	2010年12月22日合意
シンガポール	2011年1月19日合意
マレーシア	2011年1月19日合意
香港	2011年5月19日合意
ベトナム	2011年6月9日合意
マカオ	2011年7月14日合意
インドネシア	2011年8月12日合意

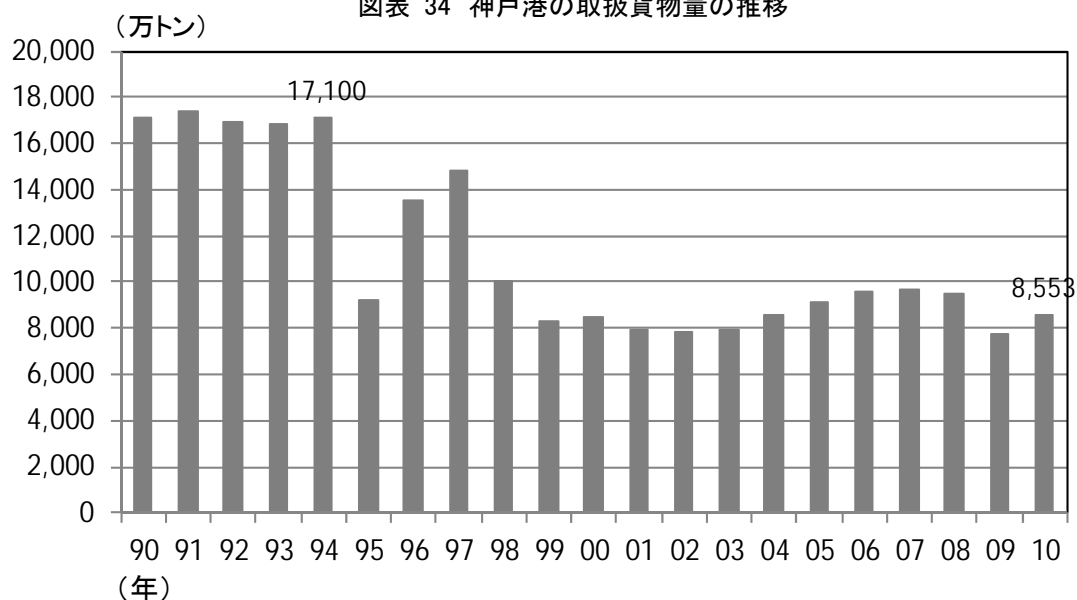
(出所)国土交通省

図表 33 アジアの主要な国際空港の概要

都市	空港名 (開港年)	滑走路	都心からの距離 公共交通機関 (アクセス時間)	2009年実績(成田国際空港・羽田空港・ チャンギ国際空港は2009年度)			国際線 就航先
				発着回数 (回)	旅客数 (人)	取扱貨物量 (トン)	
東京	成田国際空港 (1978年)	4,000m 2,500m	66km 電車・特急 (東京駅まで61分)	187,051	32,847,453	1,962,600	35か国3地域 98都市
	羽田空港 (1931年)	3,000m 3,000m 2,500m	20km 電車 (東京駅まで28分)	335,602	62,091,082	740,039	8か国2地域 19都市
ソウル	仁川国際空港 (2001年)	4,000m 3,750m 3,750m	40km バス・タクシー (40分)	198,918	28,549,770	2,313,002	60か国 200都市
	金浦国際空港 (1953年)	3,600m 3,200m 2,502m	17km 地下鉄・タクシー (40分) バス(60分)	115,895	15,369,944	230,115	2か国 3都市
上海	上海浦東国際空港 (1999年)	4,000m 3,800m 3,400m	30km リニアモーターカー (7分)+地下鉄	—	32,102,549	2,543,394	30か国 61都市
北京	北京首都国際空港 (1958年)	3,800m 3,800m 3,200m	25km タクシー(50分) リムジンバス(60分)	—	65,372,012	1,475,649	49か国 77都市
香港	香港国際空港 (1998年)	3,800m 3,800m	34km 鉄道(24分) バス(40分)	488,505	45,558,807	3,385,313	43か国 112都市
台北	台北桃園国際空港 (1979年)	3,800m 3,801m	40km タクシー(50分) リムジンバス(60分)	139,399	21,616,729	1,345,333	—
シンガ ポール	チャンギ国際空港 (1981年)	4,000m 4,000m	20km 鉄道(27分) タクシー(35分) バス(45分)	245,536	38,610,797	1,700,892	43か国 115都市

(出所)各種資料からちばぎん総合研究所が作成

図表 34 神戸港の取扱貨物量の推移



(出所)神戸市

(4) 東日本大震災・放射能汚染による風評被害

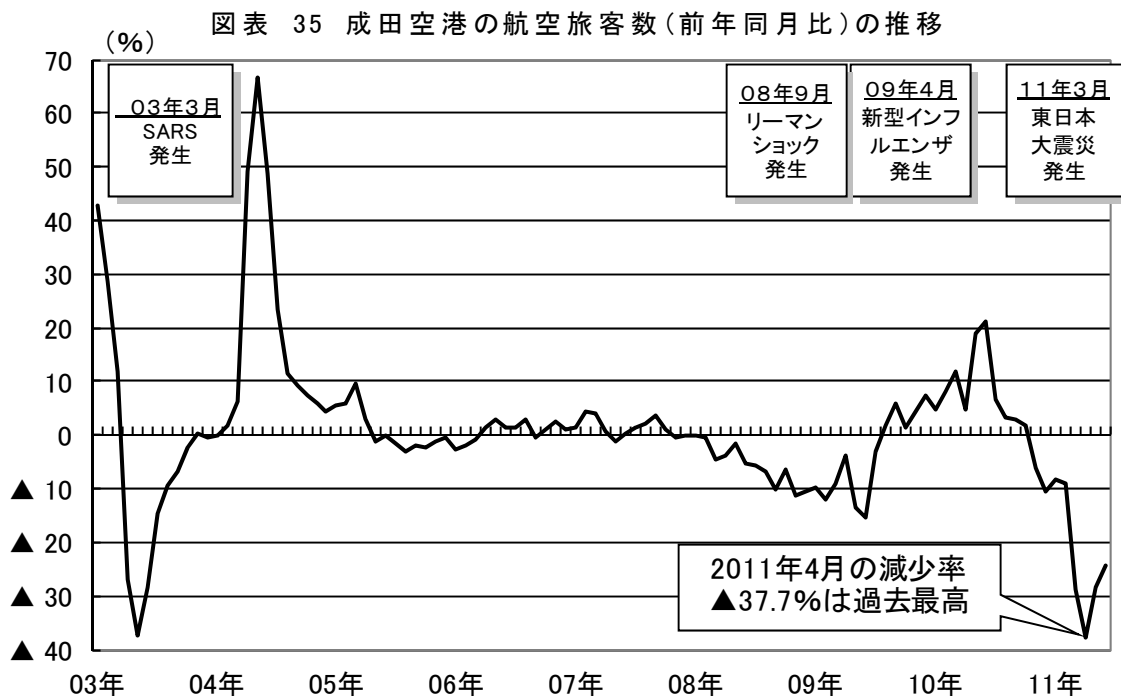
航空旅客数が大幅減少

2011年3月11日に発生した東日本大震災及び福島第一原発事故による放射能汚染の影響により、成田空港の航空旅客数は大幅減少した（前年同月比：3月 28.9% 4月 37.7%）。4月の同減少率はSARS（新型肺炎）が流行した03年5月の同減少率（同 37.2%）を上回る過去最大の下げ幅となった（図表35）。その後、航空旅客数（前年同月比）は、5月 28.4%、6月 24.3%と持ち直しの動きとなっているが依然二桁のマイナスで先行き不透明感が強い。

震災後の成田空港における日本人出入国者数の減少率（前年同期比）は、震災直後（3/11～31）：36% 4月（4/1～27）：30% GW期間中（4/28～5/8）：11%と減少幅が徐々に縮小し、GW後の5/9～5/31に26%と一時的に落ち込んだものの、6月：22%、7月（7/1～18）：15%と減少幅は縮小傾向となっている（図表36）。一方、外国人出入国者数の減少率は、4月（4/1～27）には同67%とパニック的な落ち込みとなり、GW以降にも50%を挟んで一進一退の動きとなるなど外国人の日本離れは根強い。

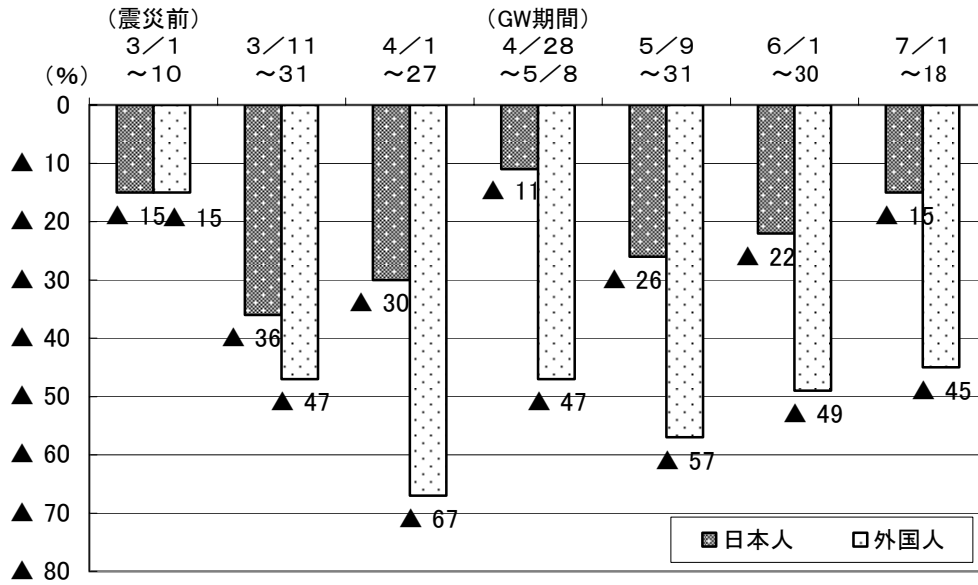
日本政府観光局（JNTO）によると、訪日外客数は震災の起きた3月には前年同月比50%となり、4月には同63%と減少幅が拡大した（図表38）。4月の同減少率は「香港」が同88%と最も高く、次いで「イスラエル（同84%）」、「シンガポール（同83%）」となっている。同減少率は、5月には50%、6月（推計値）は同36%と減少幅は縮小しているが、依然としてマイナス幅は大きい。

成田空港の国際線発着回数（前年比）は、4月からGWまでは前年比1割程度で推移し、GW明け以降の5月に同16%と落ち込んだあとは、6月：12%、7月（7/1～18）：8%と徐々に落ち着きを取り戻しつつある（図表37）。



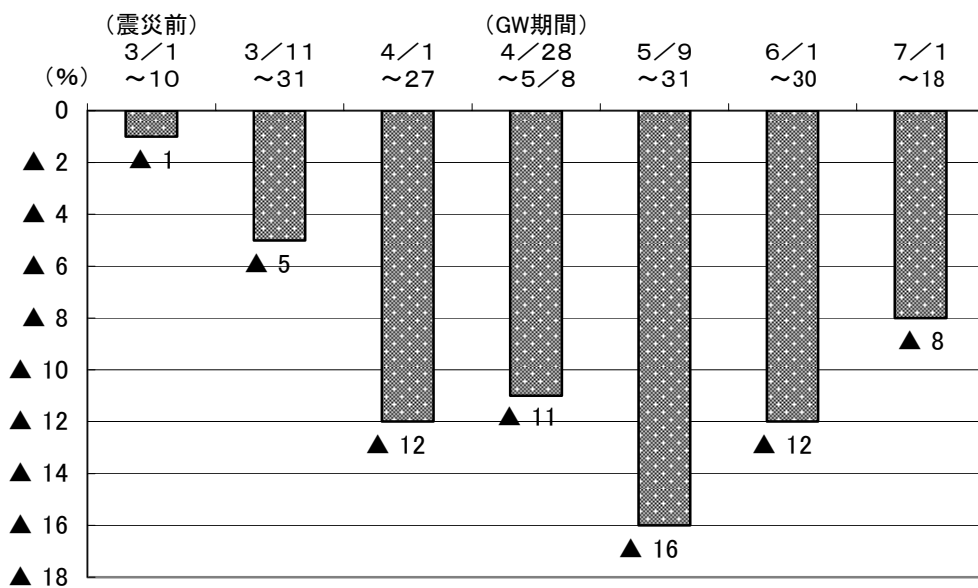
（出所）成田国際空港㈱「空港運用状況」

図表 36 震災後の成田空港の出入国者数（前年同月比）



(出所) 成田国際空港(株)

図表 37 震災後の成田空港の国際線発着回数（前年同月比）



(出所) 成田国際空港(株)

図表 38 震災前後の訪日外客数の推移(2011年1～6月)

(単位:人、%)

	1月	前年 同月比	2月	前年 同月比	3月	前年 同月比	4月	前年 同月比	5月	前年 同月比	6月	前年 同月比
総 数	714,099	12	679,398	2	352,666	▲ 50	295,826	▲ 63	357,783	▲ 50	433,100	▲ 36
ア ジ ア 計	555,875	13	539,829	2	252,412	▲ 50	220,195	▲ 63	264,991	▲ 51	-	-
韓 国	268,368	16	231,640	17	89,115	▲ 47	63,790	▲ 66	84,014	▲ 58	103,800	▲ 42
中 国	99,131	8	105,362	▲ 13	62,449	▲ 49	76,164	▲ 50	58,608	▲ 48	61,500	▲ 41
台 湾	97,115	8	93,446	▲ 11	42,093	▲ 53	35,800	▲ 67	67,958	▲ 41	87,700	▲ 23
香 港	34,410	13	49,311	▲ 6	14,115	▲ 61	5,774	▲ 88	11,584	▲ 72	28,500	▲ 40
タ イ	11,412	16	13,597	37	11,718	▲ 59	8,001	▲ 78	8,457	▲ 50	7,500	▲ 25
シンガポール	9,034	37	12,474	16	6,290	▲ 53	2,360	▲ 83	6,999	▲ 54	8,900	▲ 50
マレーシア	6,789	45	9,133	15	5,483	▲ 55	3,462	▲ 70	4,139	▲ 60	4,700	▲ 43
イ ン ド	6,056	5	4,693	17	3,475	▲ 35	4,715	▲ 15	5,140	▲ 35	4,500	▲ 23
フィリピン	6,612	1	4,643	3	4,532	▲ 43	5,706	▲ 34	4,989	▲ 42	-	-
インドネシア	5,014	34	4,109	22	3,863	▲ 40	2,874	▲ 58	3,550	▲ 31	-	-
ベトナム	3,151	15	3,371	27	3,220	▲ 30	3,787	▲ 5	2,636	▲ 15	-	-
イスラエル	638	▲ 11	489	▲ 20	470	▲ 76	359	▲ 84	426	▲ 52	-	-
ヨーロッパ計	55,026	7	54,864	2	36,937	▲ 56	28,891	▲ 65	33,264	▲ 54	-	-
イギリス	13,323	9	14,119	▲ 10	10,127	▲ 43	8,010	▲ 57	8,629	▲ 42	8,500	▲ 30
フランス	9,330	14	8,999	3	5,798	▲ 56	5,472	▲ 69	5,864	▲ 57	5,900	▲ 39
ドイツ	7,705	12	8,564	17	4,950	▲ 65	3,268	▲ 68	4,391	▲ 60	4,900	▲ 43
ロシア	4,063	▲ 1	3,263	33	2,091	▲ 53	1,646	▲ 67	2,049	▲ 52	2,000	▲ 47
イタリア	3,726	6	3,450	4	2,310	▲ 63	1,274	▲ 77	1,543	▲ 70	-	-
スペイン	1,663	▲ 6	1,768	▲ 9	1,241	▲ 71	943	▲ 65	993	▲ 69	-	-
オランダ	2,087	5	2,152	1	1,445	▲ 53	1,231	▲ 58	1,484	▲ 51	-	-
スウェーデン	2,026	6	1,722	▲ 7	1,344	▲ 60	1,149	▲ 62	1,455	▲ 40	-	-
スイス	1,337	2	1,428	7	968	▲ 64	823	▲ 72	922	▲ 58	-	-
フィンランド	1,009	▲ 15	1,077	▲ 1	833	▲ 57	671	▲ 56	722	▲ 46	-	-
ベルギー	953	7	1,021	15	651	▲ 54	542	▲ 69	700	▲ 48	-	-
オーストリア	1,200	35	903	▲ 4	503	▲ 64	287	▲ 76	380	▲ 71	-	-
デンマーク	1,053	16	1,142	5	708	▲ 59	456	▲ 57	648	▲ 45	-	-
アイルランド	877	6	697	2	572	▲ 47	471	▲ 46	529	▲ 39	-	-
ノルウェー	756	4	853	33	598	▲ 59	387	▲ 48	416	▲ 36	-	-
ポルトガル	456	▲ 13	594	▲ 21	331	▲ 61	163	▲ 81	259	▲ 64	-	-
アフリカ計	1,832	14	1,369	▲ 14	1,089	▲ 38	1,195	▲ 30	1,247	▲ 30	-	-
北アメリカ計	64,225	4	56,934	1	47,907	▲ 46	36,051	▲ 57	47,563	▲ 42	-	-
アメリカ	51,706	6	45,135	3	38,934	▲ 46	29,788	▲ 56	40,770	▲ 38	50,700	▲ 29
カナダ	10,847	▲ 3	10,326	▲ 10	7,852	▲ 48	5,292	▲ 66	5,779	▲ 60	6,100	▲ 41
メキシコ	1,161	▲ 16	1,116	12	803	▲ 58	694	▲ 52	731	▲ 57	-	-
南アメリカ計	2,965	15	2,394	19	1,674	▲ 49	1,422	▲ 63	1,619	▲ 51	-	-
ブラジル	1,738	26	1,118	25	852	▲ 54	836	▲ 64	866	▲ 46	-	-
オセアニア計	34,118	13	23,945	5	12,627	▲ 45	8,044	▲ 62	9,067	▲ 48	-	-
オーストラリア	30,689	14	21,467	4	10,853	▲ 47	6,490	▲ 65	7,406	▲ 49	9,400	▲ 42
ニュージーランド	3,222	10	2,288	9	1,628	▲ 33	1,407	▲ 49	1,521	▲ 38	-	-
無国籍・その他	58	35	63	▲ 22	20	▲ 62	28	▲ 58	32	▲ 35	-	-

(注) 1. 出所: 日本政府観光局

2. 1～5月は暫定値、6月は推計値。

風評被害への対応

震災後、エールフランス航空（フランス）が成田 - パリ間を仁川空港（韓国）経由に切り替えたり、ルフトハンザ・ドイツ航空（ドイツ）が成田発着便を関西国際空港に振り替えたりするといった動きが目立った（図表39）。これは航空機の乗組員が、余震が続いて放射能汚染の可能性がある成田空港周辺に滞在することを敬遠したことに対応したもので、例えば、エールフランス航空では仁川空港で自国の乗組員を入れ替えるためだけに仁川空港を経由していた。

こうした風評被害への対応策として、成田国際空港㈱では、放射線測定機器をN A A 情報通信センタービル5階屋上北側（設置地上高24.5m）に設置し、測定値は、2011年3月末より午前10時と午後7時に公表しており、これまで人体に影響ない水準で推移している。また、成田空港における水道水については、千葉県に北総浄水場のモニタリング調査（毎日実施）を依頼し、飲用として問題ないことを確認している。

このような取り組みを受けて、国際民間航空機関（I C A O）は、国連機関7機関を代表して、「日本の空港及び港湾の周辺における放射線モニタリングは、引き続き放射線レベルが健康上十分に安全な範囲内にあることを示している」と安全宣言を行った（4月14日）。

これらの対応により、現在の海外航空会社はほぼ通常ベースの運行（成田発着便）に戻っている（エールフランス航空は4月10日に成田直行便を再開）。

図表 39 震災後の主要海外航空の対応

ルフトハンザ・ドイツ航空（ドイツ）	成田発着便を関空・中部に振り替え
アリタリア航空（イタリア）	成田発着便を関空に振り替え
エールフランス航空（フランス）	成田 - パリ便を韓国・仁川経由に変更
エバー航空（台湾）	成田便を週10便から7便に減便
デルタ航空（アメリカ）	羽田 - デトロイト、ロサンゼルス便を運休。成田便は通常通り運航
シンガポール航空（シンガポール）	羽田 - シンガポール便を減便

（出所）各種データよりちばぎん総合研究所が作成。

成田国際空港(株)の決算見通し(2011年度)

2011年度の航空機発着回数は18.3万回(前年度比 4.2%)、航空旅客数は2,714万人(同 16.5%)、航空貨物量は205万トン(同 1.0%)と何れも前年度比マイナスの見通しとなっている(図表40)。

航空旅客数は、震災及び福島第一原発事故以降の減少傾向が11年4～6月まで続くとみられている。その後は、多くのエコノミストの経済予測と同様に、復興需要による日本経済の回復に伴って、11年度末にかけて概ね震災後のレベルまで回復する見通し。

過去の例をみると、03年3月にSARSが発生した際には、翌4月の航空旅客数は前年同月比 26.9%と落ち込み、10月まで前年実績を割り込む水準で推移したが、同年7月にWHOが新型肺炎制圧宣言をしたこともあって、11月には同プラスに転じた。このように航空旅客は、減少した原因となる事象が解決されれば回復に向かうものである。従って、今回の場合には、航空需要が元に戻るかどうかは福島第一原発問題の終息にかかっている。

一方、航空貨物量は、震災等の影響は限定的であり、通年では10年度並みに回復する見通し。

11年度の連結決算では、営業収益が1,664億円(前年度比 11.4%)、営業利益107億円(同 66.6%)、経常利益22億円(同 90.6%)、当期純利益 10億円と04年4月に民営化されて以来初めてとなる最終赤字を計上する見通し(図表41)。

図表 40 成田国際空港の航空取扱量について

	2009年度 実績	2010年度 実績	2009年度比 (%)	2011年度 見通し	2010年度比 (%)
航空機発着回数(万回)	18.7	19.1	2.3	18.3	▲ 4.2
航空旅客数(万人)	3,285	3,252	▲ 1.0	2,714	▲ 16.5
航空貨物量(万トン)	196	207	5.4	205	▲ 1.0

(注)1.出所:成田国際空港(株)プレス資料

2.航空機発着回数及び航空旅客量は、第一四半期の実績が期初の見通しを上回って推移していることから2011年8月4日に上方修正された。

図表 41 成田国際空港の連結決算の概要

(単位:億円)

	2009年度 実績	2010年度 実績	2009年度比 (%)	2011年度 見通し	2010年度比 (%)
営業収益	1,798	1,878	4.5	1,664	▲ 11.4
営業利益	213	320	50.1	107	▲ 66.6
経常利益	125	234	86.9	22	▲ 90.6
当期純利益	60	99	64.4	▲ 10	—

(出所)成田国際空港(株)プレス資料

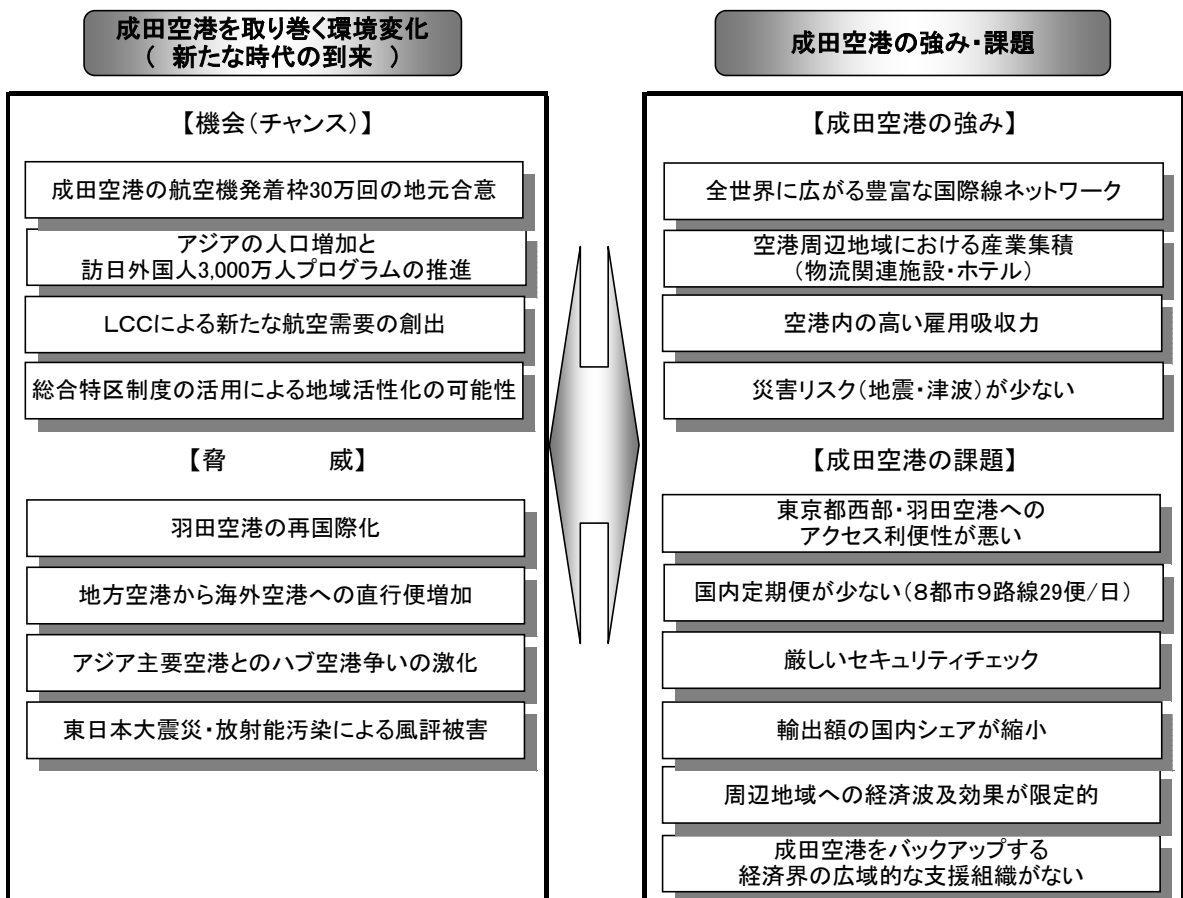
111. 成田空港の強み・課題の整理

近年の成田空港の環境変化をみると、アジアの人口増加に伴う航空旅客数の増大など成田空港を活かしたビジネスチャンスがみられる反面、羽田空港の再国際化など成田空港にとって脅威となりうる動きも少なくない。

これらのビジネスチャンスを成田空港や空港周辺地域をはじめ千葉県経済全体に取り込み、脅威の部分を克服していくためには、成田空港の強みをさらに強化するとともに、課題についての対応が求められる。

そこで、成田空港を取り巻く環境変化を踏まえて、同港の強みと課題について以下に整理した（図表 42）。

図表 42 成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題の整理



1. 成田空港の強み

(1) 全世界に広がる豊富な国際線ネットワーク

国際線航空旅客の国内シェアは約6割

成田空港の2009年度の国際線航空旅客数(通過客含む)の構成比は56.5%と国内では圧倒的なシェアとなっている(同構成比:関西国際空港19.0%、中部国際空港8.3%、図表43)。

00年度以降の成田空港の同構成比をみると、03年度の67.2%がピークで、その後は、中部国際空港の供用開始(05年2月)や、羽田空港が02年度の0.3%から09年度の5.5%(02年度比+5.2ポイント)に増加したことから、09年度には56.5%に水準を切り下げている。

一方、09年度の国内線航空旅客数(同)の構成比は、1空港あたりでは、「羽田空港」が33.4%と最多となっている。成田空港の同構成比は0.7%と「関西国際空港(2.2%)」や「中部国際空港(2.8%)」と比べても少なくない。

図表 43 航空旅客数の構成比

(単位:%)

	成田国際空港			中部国際空港			関西国際空港			羽田空港			4空港以外		
	国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線	
2000年度	12.2	58.5	0.4	0.0	0.0	0.0	9.1	28.0	4.3	24.9	2.1	30.7	53.8	11.4	64.6
2001年度	10.9	59.2	0.4	0.0	0.0	0.0	8.2	26.8	4.2	26.2	2.3	31.4	54.6	11.7	64.1
2002年度	12.6	64.8	0.6	0.0	0.0	0.0	7.1	23.7	3.4	26.2	0.3	32.1	54.1	11.2	64.0
2003年度	11.7	67.2	0.6	0.0	0.0	0.0	6.0	22.4	2.7	27.2	0.9	32.5	55.1	9.5	64.2
2004年度	13.3	63.1	0.6	0.6	1.3	0.4	6.5	23.2	2.2	26.4	1.8	32.7	53.2	10.7	64.0
2005年度	12.5	57.0	0.6	4.8	9.5	3.6	6.6	21.0	2.7	25.5	2.5	31.7	50.5	10.0	61.5
2006年度	12.5	56.8	0.6	4.6	9.6	3.2	6.4	20.2	2.7	26.1	3.0	32.3	50.4	10.4	61.2
2007年度	12.7	56.6	0.6	4.6	9.7	3.1	6.5	19.7	2.9	26.4	3.6	32.7	49.9	10.4	60.7
2008年度	12.2	56.2	0.6	4.4	9.4	3.1	6.3	19.5	2.7	27.2	4.8	33.1	50.0	10.1	60.5
2009年度	12.9	56.5	0.7	4.0	8.3	2.8	5.9	19.0	2.2	27.3	5.5	33.4	49.9	10.7	60.9

(注)1.出所:国土交通省「空港管理状況調査」

2.全国は「拠点空港」、「地方官吏空港」「共用空港」の合計。

日本人出国者・外国人入国者が国内トップ

日本人出国者及び外国人入国者の構成比(2010年)をみると、成田空港が日本人出国者(52.4%)、外国人入国者(44.4%)とともに最多となっている(図表44、45)。

日本人出国者の前年比増加率(10年)をみると、同年10月に再国際化された「羽田空港」が53.0%と突出しているほか、「新千歳(11.2%)」も二桁増加している。一方、外国人入国者の同増加率は、「那覇空港」が59.7%と最も高く、次いで「福岡空港(51.1%)」、「羽田空港(46.6%)」となっている。成田空港の前年比増加率(10.8%)を上回っている空港は上位10空港中7空港となっており、その他の空港(地方空港)でも同+62.6%と大幅増加していることからみて、外国人入国者は成田空港以外に分散化していることがみてとれる。

図表 44 日本人出国者の推移

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	対前年 増加率	構成比%
総	数	17,534,565	17,294,935	15,987,250	15,445,684	16,637,224	7.7	100.0
空	港 計	17,347,447	17,106,974	15,791,408	15,240,225	16,450,005	7.9	98.9
1	成 田	9,635,750	9,547,579	8,751,487	8,280,595	8,713,493	5.2	52.4
2	関 西	3,861,140	3,687,939	3,336,644	3,184,158	3,349,189	5.2	20.1
3	中 部	1,925,890	1,973,782	1,782,085	1,575,891	1,639,549	4.0	9.9
4	羽 田	422,838	679,279	640,043	780,022	1,193,742	53.0	7.2
5	福 岡	702,383	465,695	632,848	675,549	731,705	8.3	4.4
6	広 島	135,551	135,219	113,454	115,553	124,046	7.3	0.7
7	新 千 歳	110,389	101,858	90,152	102,541	113,991	11.2	0.7
8	仙 台	102,270	87,661	76,695	72,289	77,885	7.7	0.5
9	新 潟	72,366	70,168	65,918	71,521	71,049	▲ 0.7	0.4
10	那 覇	50,757	49,050	41,716	46,096	45,417	▲ 1.5	0.3
そ	の 他	328,113	308,744	260,366	336,010	389,939	16.0	2.3

(出所)法務省「出入国管理統計統計表」

図表 45 外国人入国者の推移

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	対前年 増加率	構成比%
総	数	8,107,963	9,152,186	9,146,108	7,581,330	9,443,696	24.6	100.0
空	港 計	7,606,687	8,485,920	8,447,772	7,146,672	8,740,804	22.3	92.6
1	成 田	4,015,727	4,375,849	4,282,759	3,788,734	4,196,291	10.8	44.4
2	関 西	1,471,413	1,647,188	1,641,457	1,349,099	1,745,355	29.4	18.5
3	羽 田	344,497	441,477	533,489	512,164	750,831	46.6	8.0
4	中 部	515,603	596,392	596,394	415,420	506,636	22.0	5.4
5	福 岡	386,514	432,750	426,098	319,999	483,651	51.1	5.1
6	新 千 歳	266,651	300,549	310,830	297,700	362,597	21.8	3.8
7	那 覇	64,500	83,542	106,366	87,693	140,080	59.7	1.5
8	仙 台	59,296	80,504	64,580	46,278	55,003	18.9	0.6
9	広 島	43,241	47,994	43,916	34,274	37,182	8.5	0.4
10	新 潟	42,526	41,324	38,118	27,986	28,462	1.7	0.3
そ	の 他	396,719	438,351	403,765	267,325	434,716	62.6	4.6

(出所)法務省「出入国管理統計統計表」

国際線航空貨物量の国内シェアは約 7 割

2009 年度の成田空港の国際線航空貨物量（構成比）は 69.8%と国内では圧倒的なシェアとなっている（同構成比：関西国際空港 21.2%、中部国際空港 4.2%、図表 46）。

00 年度以降の成田空港の同構成比をみると、中部国際空港の供用開始（05 年 2 月）の影響などから、中部国際空港が開港する前の 03 年度（72.2%）から 09 年度の 69.8%にかけて 2.4 ポイント水準を切り下げている。この間、関西国際空港は、00 年度の 31.3%から 09 年度の 21.2%（00 年比 10.1 ポイント）までシェアが大幅に低下している。

09 年度の国内線航空貨物量（構成比）は、1 空港あたりでは「羽田空港（38.7%）」が最多となっている。一方、成田空港は 0.2%と「関西国際空港（2.1%）」や「中部国際空港（1.8%）」と比べても少ない水準となっている。

図表 46 航空貨物量の構成比

（単位：%）

	成田国際空港			中部国際空港			関西国際空港			羽田空港			4空港以外		
	国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線		国際線	国内線	
2000年度	39.5	64.3	0.5	0.0	0.0	0.0	20.7	31.3	4.1	14.0	1.0	34.5	25.7	3.4	60.8
2001年度	39.2	64.9	0.5	0.0	0.0	0.0	19.8	30.3	3.9	14.6	1.0	35.1	26.4	3.8	60.5
2002年度	45.5	71.2	0.5	0.0	0.0	0.0	17.1	25.1	3.2	13.1	0.0	36.0	24.3	3.6	60.4
2003年度	46.0	72.2	0.9	0.0	0.0	0.0	16.7	24.8	2.7	13.3	0.0	36.2	24.0	3.0	60.2
2004年度	46.1	70.9	0.5	0.5	0.6	0.3	17.1	25.3	2.0	13.1	0.0	37.1	23.2	3.1	60.1
2005年度	43.1	66.3	0.4	5.3	6.9	2.2	16.2	23.7	2.3	13.1	0.1	37.1	22.3	2.9	58.0
2006年度	42.9	67.0	0.3	5.4	7.2	2.2	15.5	22.8	2.4	13.6	0.2	37.4	22.6	2.8	57.7
2007年度	42.6	67.1	0.3	4.8	6.2	2.2	16.2	23.9	2.9	13.9	0.2	37.6	22.5	2.6	57.1
2008年度	39.6	68.5	0.2	3.4	4.5	2.0	15.3	24.1	3.2	16.1	0.4	37.6	25.6	2.5	57.0
2009年度	42.0	69.8	0.2	3.3	4.2	1.8	13.5	21.2	2.1	15.8	0.6	38.7	25.4	4.2	57.2

（注）1.出所：国土交通省「空港管理状況調書」

2.全国は「拠点空港」、「地方官吏空港」「共用空港」の合計。

成田空港からしか渡航できない国は 13 か国 44 都市

成田空港の 2011 年の週間出発国際便数（構成比）をみると、「アジア」が 59.0%（うち中国は 31.9%）と最も多く、次いで、「南北アメリカ方面（22.0%）」、「ヨーロッパ方面（11.5%）」、「中近東・オセアニア方面（7.5%）」となっている（図表 47）。

00 年以降の同構成比を時系列でみると、アジアが 00 年の 44.1% から 11 年の 59.0% にかけて 14.9 ポイント増加しているのに対し、南北アメリカ方面は、同 36.0% から 22.0%（同 14.0 ポイント）に水準を切り下げている。

同構成比を旅客便・貨物便別にみると、貨物便ではアジアが 11 年には 65.7%（00 年比 + 18.7 ポイント）と大幅増加しているのに対し、アメリカは同 24.3%（同 20.1 ポイント）に大きく減少している。また、00 年から 11 年にかけて旅客便が増加しているのはアジア（11 年 57.7%、00 年比 + 14.4 ポイント）のみとなっている。このように、近年の流れとして、国際的分業の進展に伴う製造業の生産拠点のアジアへの移転などから、国際便数は欧米からアジアにシフトしている。

成田空港の国際線航空定期便数（11 年 7 月ダイヤ）をみると、世界 36 か国 98 都市に 503 便の航空定期便を就航している（図表 48）。成田空港の国際線航空定期便数（503 便）は、関西国際空港（21 か国 56 都市 227 便）や中部国際空港（12 か国 30 都市 103 便）、羽田空港（9 か国 18 都市 111 便）の 3 港合計（441 便）より多くなっている。また、成田空港からしか渡航できない国は、カナダやメキシコ、オーストラリア、スイスなど 13 か国、都市は、ボストン（アメリカ）やバンクーバー（カナダ）、ミラノ（イタリア）、モスクワ（ロシア）など 44 都市となっている。

図表 47 成田空港週間出発国際便数〔構成比〕

(単位: %)

	南北アメリカ方面			うちアメリカ			ヨーロッパ方面			アジア			うち中国			中近東・オセアニア方面		
	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計
2000年	33.7	44.4	36.0	27.2	43.8	30.7	13.7	7.6	12.4	43.3	47.0	44.1	16.2	24.7	18.0	9.2	1.0	7.5
2001年	28.9	43.6	32.0	23.6	43.6	27.9	13.0	10.9	12.6	48.7	44.9	47.8	18.2	21.1	18.8	9.4	0.7	7.6
2002年	22.9	36.2	25.7	20.8	36.2	24.0	11.7	8.2	11.0	55.0	55.3	55.1	26.0	26.7	26.2	10.3	0.3	8.3
2003年	23.2	35.7	25.8	20.5	35.7	23.7	11.9	6.9	10.9	54.2	56.5	54.7	27.2	28.8	27.5	10.7	0.8	8.6
2004年	22.7	36.0	25.3	20.7	36.0	23.7	11.8	6.6	10.8	54.7	57.3	55.2	28.3	29.4	28.5	10.8	0.0	8.7
2006年	22.6	33.8	24.8	20.8	33.8	23.4	11.8	8.4	11.1	56.4	57.8	56.7	29.2	29.6	29.3	9.3	0.0	7.4
2007年	21.5	34.7	24.0	19.5	34.7	22.4	11.4	8.5	10.9	57.3	56.7	57.2	31.0	30.0	30.8	9.8	0.0	7.9
2008年	21.5	29.3	22.9	19.6	29.3	21.4	11.5	9.7	11.1	57.1	61.1	57.9	30.7	33.5	31.2	9.9	0.0	8.1
2009年	21.3	25.0	21.9	19.3	25.0	20.2	11.8	10.3	11.5	58.1	64.7	59.2	31.0	46.9	33.7	8.8	0.0	7.4
2011年	21.5	24.3	22.0	19.1	24.3	20.0	11.8	10.1	11.5	57.7	65.7	59.0	29.7	44.0	31.9	9.0	0.0	7.5

(注) 1. 出所: 成田国際空港株式会社

2. 各年は4月ダイヤにより集計

3. 香港は中国に含む

4. 2005年、20010年はデータ欠損。

図表 48 国際線航空定期便数(2011年7月ダイヤ)

(単位:便)

	国名	都市名／空港名	成田	関西	中部	羽田	その他	合計		国名	都市名／空港名	成田	関西	中部	羽田	その他	合計		
アジア	中国 (15)	上海／虹橋	0	0	14	8	0	22	北米・南米	アメリカ (24)	ロサンゼルス	14	2	0	4	0	20		
		上海／浦東	26	20	0	0	30	76			アトランタ	2	0	0	2	0	4		
		北 京	25	10	6	8	16	65			ラスベガス	0	0	0	1	0	1		
		香 港	22	14	6	8	8	58			サンアントニオ	2	0	0	0	0	2		
		厦 門	2	0	0	0	0	2			サンディエゴ	1	0	0	0	0	1		
		武 漢	2	0	0	0	2	4			シアトル	4	2	0	0	0	6		
		広 州	6	2	2	0	2	12			シカゴ／オヘア	8	0	0	0	0	8		
		濟 州	2	4	2	0	4	12			ソルトレイクシティ	2	0	0	0	0	2		
		濟 安	2	2	2	0	0	6			ダレス	6	0	0	0	0	6		
		深 圳	2	2	0	0	0	4			デンバー	2	0	0	0	0	2		
		瀋 陽	4	2	2	0	2	10			トロント	4	0	0	0	0	4		
		成 都	6	2	2	0	0	10			ヒューストン	2	0	0	0	0	2		
		大 連	8	6	2	0	16	32			ボストン	5	0	0	0	0	5		
		重 慶	2	0	0	0	0	2			ポートランド	2	0	0	0	0	2		
		長 春	2	2	2	0	0	6			ミネアポリス	2	0	0	0	0	2		
		青 島	2	4	2	0	2	10			ローリー・ダーラム	2	0	0	0	0	2		
		天 津	0	0	2	0	4	6			ワシントン／ダレス	4	0	1	0	0	5		
		煙 台	0	2	0	0	0	2			オークランド	2	0	0	0	0	2		
		昆 明	0	2	0	0	0	2			グアム	14	8	6	0	12	40		
		濟 南	0	2	0	0	0	2			サイパン	6	2	0	0	0	8		
		清 州	0	2	0	0	0	2		カナダ (2)	カルガリー	2	0	0	0	0	2		
		南 京	0	2	0	0	0	2			バンクーバー	4	0	0	0	0	4		
		哈爾濱(ハルビン)	0	2	0	0	2	4		メキシコ (2)	ティファナ	2	0	0	0	0	2		
		福 州	0	2	0	0	0	2			メキシコシティ	2	0	0	0	0	2		
		無 錫	0	2	0	0	0	2	北米・南米 計			135	26	13	19	12	205		
	台湾 (5)	台北／松山	0	0	0	16	0	16	ヨーロッパ	フランス (3)	パリ/シャルルドゴール	10	2	0	2	0	14		
		台北／桃園	22	16	8	0	18	64			ニューカレドニア/ヌメア	2	2	0	0	0	4		
		高 雄	4	0	2	0	0	6			タヒチ/パペーテ	2	0	0	0	0	2		
		南 京	2	0	0	0	0	2		イギリス	ロンドン/ヒースロー	10	0	0	2	0	12		
		杭 州	2	0	0	0	0	2			オランダ	アムステルダム	4	2	0	0	6		
		マカオ	2	2	0	0	0	4		オーストリア	ウィーン	2	0	0	0	0	2		
		韓国 (2)	ソウル／仁川	28	16	10	6	60			120	コペンハーゲン	コペンハーゲン	2	0	0	0	0	2
			ソウル／金浦	0	14	2	24	0		40	スイス	チューリッヒ	2	0	0	0	0	2	
		釜 山	釜 山	10	6	2	0	10		28		ドイツ (2)	フランクフルト	6	2	2	0	0	10
			ムンバイ	2	3	0	0	0		5		ミュンヘン	4	0	0	0	0	4	
		インド (2)	デリー	4	2	0	0	0		6	ノルウェー (2)	ベルゲン	1	0	0	0	0	1	
			ムンバイ	2	3	0	0	0		5		ラクセルブ	1	0	0	0	0	1	
		インドネシア (2)	ジャカルタ	6	0	0	0	0		6	フィンランド	ヘルシンキ	2	2	2	0	0	6	
			デンパサール	2	2	2	0	0		6		イタリア (2)	ミラノ	2	0	0	0	0	2
		シンガポール	シンガポール	14	6	2	8	2		32		ロシア (4)	ローマ	6	2	0	0	0	8
			スリランカ	4	0	0	0	0		4			モスクワ	4	0	0	0	0	4
		タイ (2)	バンコク	21	6	4	6	2		39			ウラジオストク	2	0	0	0	0	2
			プーケット	1	0	0	0	0		1			ハバロフスク	2	0	0	0	0	2
		パキスタン (3)	イスラマバード	2	0	0	0	0		2			ユジノサハリンスク	2	0	0	0	0	2
			カラチ	2	0	0	0	0		2		ウズベキスタン	タシュケント	4	0	0	0	0	4
			ラホール	2	0	0	0	0		2		ヨーロッパ 計			70	12	4	4	2
		フィリピン (2)	マニラ	10	4	4	0	2	20	中東	アラブ首長国連邦(2)	ドバイ	2	2	0	0	0	4	
			セブ	2	0	0	0	0	2			アブダビ	2	0	2	0	0	4	
		ベトナム (2)	ホーチミン・シティ	8	2	2	0	2	14		イラン	テヘラン	2	0	0	0	0	2	
			ハノイ	4	2	2	0	2	10			トルコ	イスタンブール	2	2	0	0	0	4
	マレーシア	クアラルンプール	6	2	0	2	0	10	カタール		ドーハ	2	2	0	0	0	4		
		コタキナバル	0	2	0	2	0	4		中 東 計			10	6	2	0	0	18	
	クチン	クチン	0	2	0	0	0	2	大洋州	オーストラリア(3)	シドニー	4	4	0	0	0	8		
		モルディブ	1	0	0	0	0	1			ケアンズ	2	2	0	0	0	4		
	モンゴル	ウランバートル	2	2	0	0	0	4		パラオ共和国	ゴールドコースト	2	2	0	0	0	4		
		ウランバートル	2	2	0	0	0	4			パラオ	2	0	0	0	0	2		
北米・南米	アメリカ (24)	サンフランシスコ	8	2	0	2	0	12			ババニューギニア	ポートモレスビー	2	0	0	0	0	2	
		デトロイト	2	0	2	2	0	6	大洋州 計			12	8	0	0	0	20		
		ニューヨーク/ジョン・F. ケネディ	10	4	0	2	0	16	合 計			503	227	103	111	200	1,144		
		ニューヨーク/ニューアーク	2	0	0	0	0	2											
		ホノルル	19	6	4	6	0	35											

(注) 1. 出所: 株式会社交通新聞社「JIR時刻表(2011年7月号)」のデータからちばぎん総合研究所が作成。

2. 2011年7月1～31日のダイヤ。

3. 到着便及び出発便をそれぞれ1便として集計(1週間の累計ではない)。

4. 網掛けは成田空港しか路線がない国際航空便(44便)及び国名(13か国)。

5. 国名のカッコ内は成田国際空港の路線数(2路線以上)。

(2) 空港周辺地域における産業集積（物流関連施設・ホテル）

物流関連施設

成田空港及び空港周辺地域の保税蔵置場（2011年7月末現在）は、成田空港内に35か所、成田空港外に53か所（成田市：18か所、芝山町：33か所、多古町2か所）の計88か所となっており、羽田空港内（16か所）や市川市原木：旧TACT（8か所）と比べても圧倒的な規模となっている（図表49）。

成田空港外の保税蔵置場のうち42社45か所（11年1月1日現在）は空港周辺とりわけ空港の南1kmに位置する南部工業団地（芝山町）に集中し、国内最大級の物流拠点となっている（図表51）。

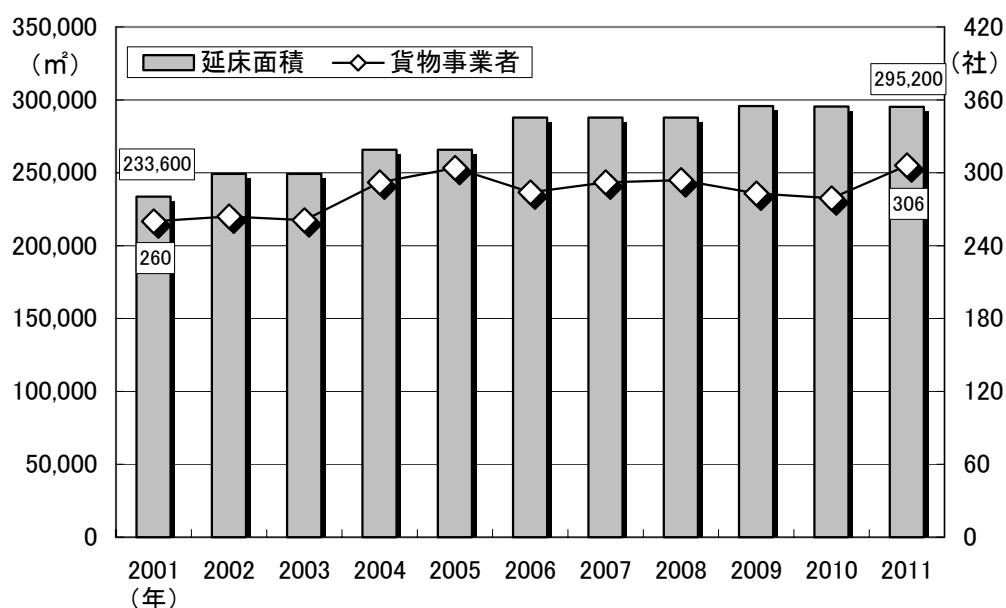
成田空港内の貨物取扱施設をみると、貨物ターミナル地区及び南部貨物地区、整備地区貨物上屋、天浪三角地（7貨物ビル：08年10月供用開始）の4か所に延べ床面積295,200㎡（うち上屋面積：206,600㎡）の施設が整備され（図表50）、航空貨物の年間処理能力は245万トンとなっている。航空機発着回数30万回を達成した際の理論上の航空貨物量は300万トンと現行の処理能力を上回る可能性もあるが、足元の航空貨物需要は強い増加基調にないこと、南部貨物地区に余剰設備があること（30万トンの取扱処理能力に対し10万トン程度が未使用）、第4貨物ビルの施設にも空きがあること（時期未定）、空港周辺のフォワーダー設備にも余剰感があること、などから当面の運用は問題ない（物流関係者）とみる向きが多い。

図表 49 東京税関管轄の保税蔵置場（2011年7月末現在）

立地	成田空港及び空港周辺地域					旧TACT	羽田空港
	域内	域外			域外	域内	
		成田市	芝山町	多古町	市川市原木		
(管轄)	(成田航空貨物出張所)				東京航空 貨物出張所	羽田 税関支署	
保税蔵置場数 (箇所)	88	35	18	33	2	8	16

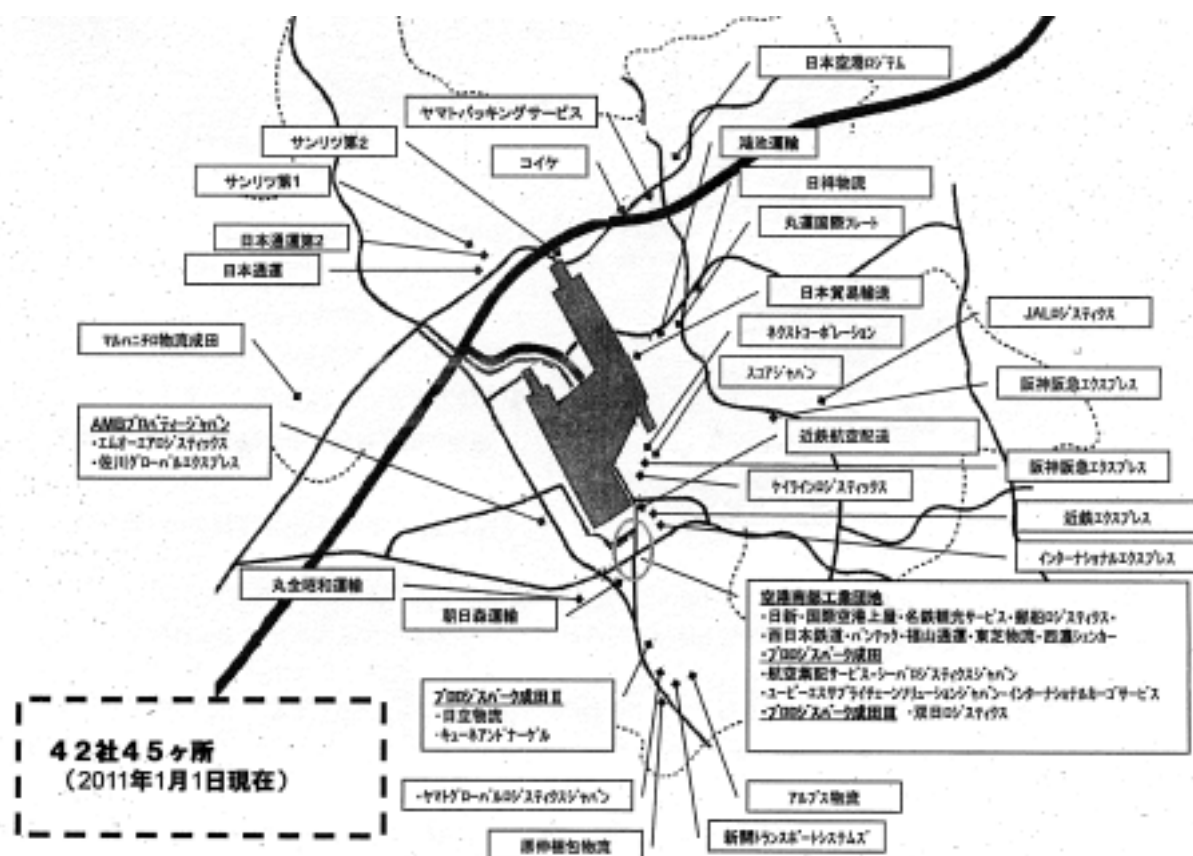
(出所)東京税関のデータをもとにちばぎん総合研究所が作成。

図表 50 貨物ビル等の延床面積と貨物事業者の推移



(出所)財団法人 成田国際空港振興協会「2011成田空港ハンドブック」

図表 51 成田空港周辺の物流施設



(出所) 成田国際空港㈱

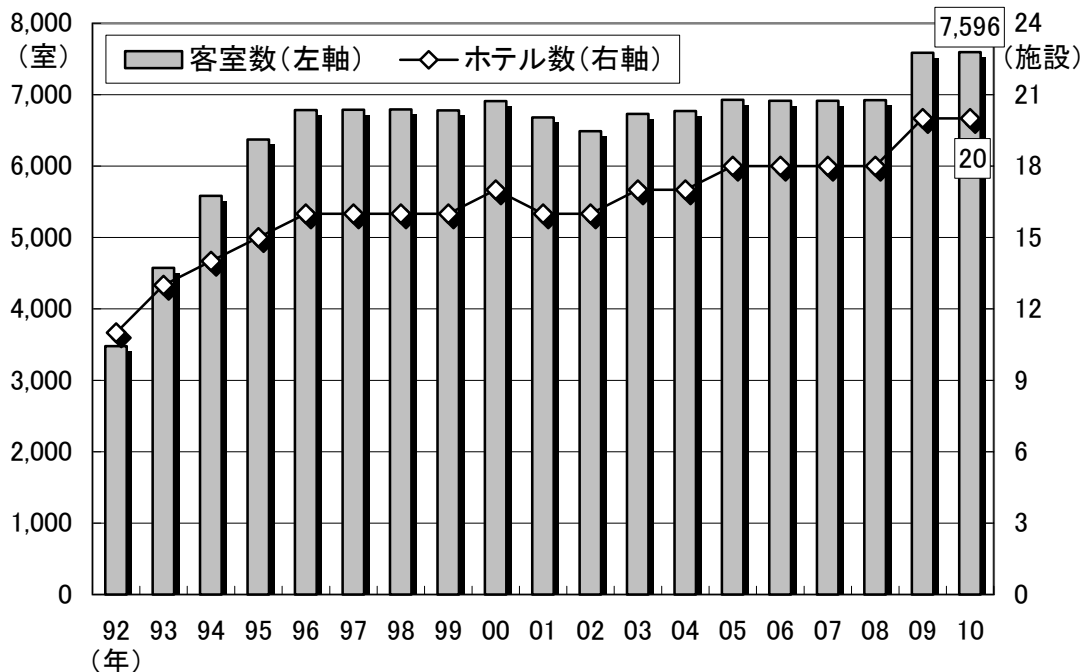
ホテル

成田空港周辺には、県内最大のホテル群（2010年：20施設／計7,596室）が集積している（〔参考〕 東京ディズニーリゾートのホテル群：9施設／5,568室、浦安市産業振興ビジョン〔10年3月〕、図表52、53）。

成田空港が開港した78年時点のホテルは、6施設2,737室であったが、その後、80年代後半から90年代半ばにかけて、国際航空需要の高まりやバブル景気（86年12月～91年2月）の追い風もあって、ホテルの建設ラッシュが続いた。95年には、空港周辺ホテルでは最大規模の「マロウドインターナショナルホテル成田（801室）」がオープンするなど、急速にホテルのインフラ整備が進み、00年には17施設／6,789室となった。

その後も、04年に「コンフォートホテル成田」がオープンしたほか、09年には「リッチモンドホテル成田（207室）」や「アパホテル（京成成田駅前）（458室）」が相次いでオープンするなど、成田空港周辺ホテルの施設数及び客室数は、近年においても増加している。

図表 52 成田空港周辺ホテル及び客室数の推移



（出所）成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT2010」

図表 53 成田空港周辺ホテルの客室数

(2010年10月現在)

ホテル名	客室数	開業年
成田ビューホテル	501	1974年
ホリデイ・イン東武成田(開業時:成田プラザホテル)	484	1975年
ラディゾンホテル成田エアポート	490	1978年
ホテル日航成田	722	1978年
成田エアポートレストハウス	209	1978年
東横イン成田空港	331	1978年
成田エクセルホテル東急	712	1985年
メルキュールホテル成田 [※]	248	1986年
成田Uーシティホテル [※]	102	1987年
ANAクラウンプラザホテル成田	396	1989年
ホテルスカイコート成田	100	1991年
成田ポートホテル	307	1992年
成田菊水ホテル [※]	245	1992年
ヒルトン成田	548	1993年
マロウドインターナショナルホテル成田	801	1995年
インターナショナルガーデンホテル成田 [※]	463	1996年
センターホテル成田 [※]	130	2000年
コンフォートホテル成田 [※]	142	2004年
リッチモンドホテル成田 [※]	207	2009年
アパホテル(京成成田駅前) [※]	458	2009年
合 計	7,596	-

(注) 1.出所:成田国際空港(株)「NARITA AIRPORT2007」ほか

2.※は成田駅周辺。

(3) 成田空港内の強い雇用吸収力

成田空港内の従業員数（2008年11月調査）は、48,404人となっている。この水準は、成田市内の全従業者数（86,098人：06年事業所・企業統計調査）の56.2%に相当する（図表54）。

前回調査（05年11月）と比べると、事業区分別には、06年から07年にかけて免税ブランドモールが相次いでオープンしたことから、物品販売業が前回調査比+35.3%、飲食業が同+10.6%と二桁増加していることが目立つほか、航空機サービス業も同+18.9%増加している。

居住地別にみると、成田空港圏の増加率が同+14.0%と最も高く、とりわけ成田市以外が同+27.1%と増加率が突出しており、空港が立地している成田市以外の周辺地域にも同港の強い雇用吸収力が働いている。

図表54 空港内従業員数の推移

（単位：人、％）

		1984年 10月	1993年 6月	1996年 7月	1999年 7月	2002年 12月	2005年 11月	2008年 11月	前回調査比
合 計		22,198	39,549	39,603	41,977	45,763	47,461	48,404	2.0
事業区分別	官公署	3,552	4,279	6,447	4,674	4,853	4,748	4,811	1.3
	航空運送事業	9,372	14,984	13,469	13,886	13,118	12,336	10,433	▲ 15.4
	航空機サービス業	4,010	7,489	7,395	7,475	8,578	9,124	10,851	18.9
	旅客サービス業	781	2,915	2,894	3,324	4,348	5,006	5,483	9.5
	貨物サービス業	1,391	2,921	4,334	5,555	6,457	6,886	6,204	▲ 9.9
	その他サービス業	1,453	3,799	3,808	4,255	5,407	5,914	6,342	7.2
	飲食業	955	1,819	1,406	1,463	1,493	1,553	1,717	10.6
	物品販売業	684	1,343	1,650	1,345	1,509	1,894	2,563	35.3
居住地別	千葉県	18,047	26,067	33,429	35,327	38,880	40,252	41,553	3.2
	成田空港圏	－	17,437	17,663	18,487	20,462	21,956	25,020	14.0
	成田市	7,271	12,001	12,000	12,661	13,725	15,133	16,350	8.0
	成田市以外	－	5,436	5,663	5,826	6,737	6,823	8,670	27.1
	その他県内	－	16,205	15,766	16,840	18,418	18,296	16,533	▲ 9.6
	茨城県	427	714	890	1,008	1,115	1,214	1,219	0.4
	東京都	2,540	3,492	3,433	3,866	3,959	4,177	4,192	0.4
	その他	1,184	1,701	1,851	1,776	1,809	1,818	1,440	▲ 20.8

（出所）成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT2010」

(4) 災害リスク（地震・津波）が少ない

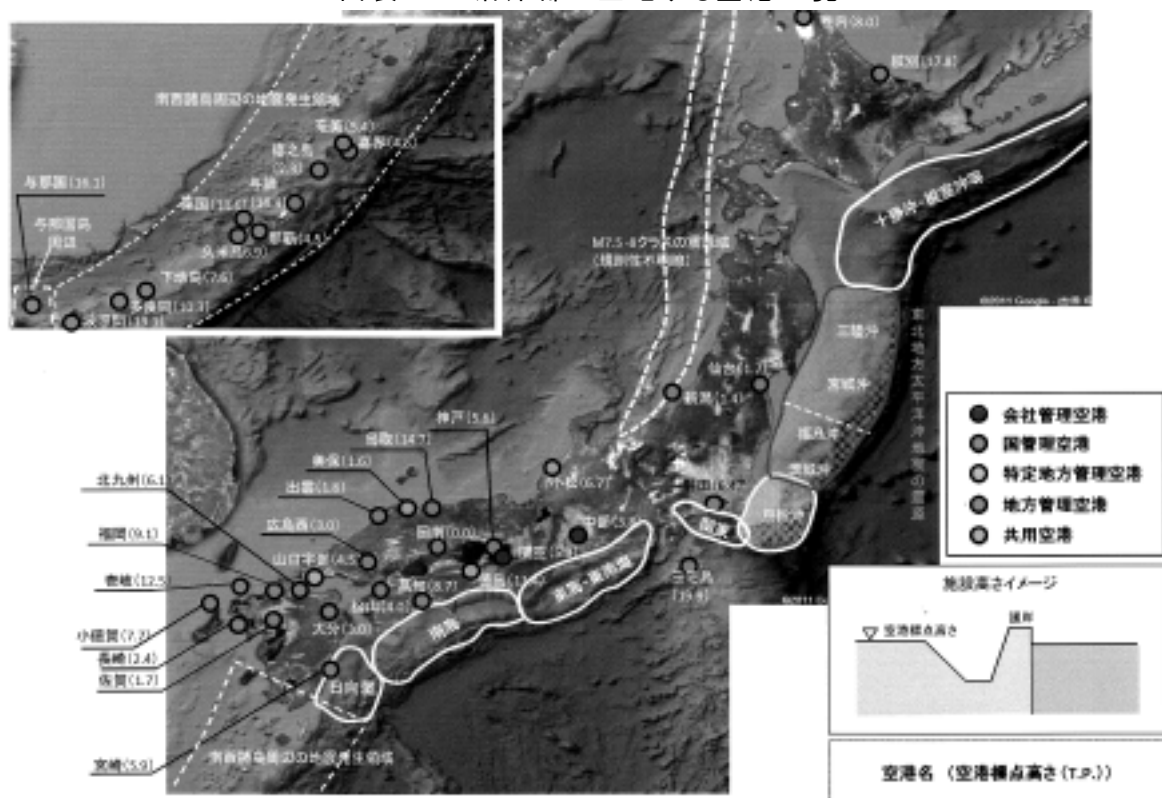
国土交通省では、東日本大震災により、仙台空港（標高 1.7m）が漂流物の散乱や浸水等の大きな津波被害を被ったことから、2011 年 6 月に「空港の津波対策検討委員会（委員長：轟日本大学理工学部社会交通工学科教授）」を立ち上げた。これまで、国土交通省は、空港を対象とした津波被害は想定してこなかったため、仙台空港での被災とその復旧状況などを踏まえて、沿岸部に位置する標高 20m 以下の 38 空港（図表 55）におけるソフト・ハード面を含む総合的な津波対策のあり方の検討を始めた。

検討対象となる 38 空港のなかには、羽田空港（標高 6.4m）や関西国際空港（同 5.3m）、中部国際空港（同 3.8m）が含まれており、国際空港のなかでは、唯一内陸部に立地している成田空港のみが検討対象外で、津波のリスクには晒されていない。

また、成田空港は、北総台地の丘陵地帯に位置している。同地帯は活断層がなく地盤が強固なため、地震などの災害にも強いといわれており、東日本大震災においても、成田市が県内では最高となる震度 6 弱を記録したにもかかわらず、建物全壊の被害はわずか 4 棟に留まった。

このように成田空港が地震や津波に対するリスクが少ない内陸部に立地していることは、災害時のわが国の航空部門の事業継続計画（business continuity plan〔BCP〕）を策定するうえでも大きな強みと考える。

図表 55 沿岸部に立地する空港一覧



（出所）国土交通省航空局

2 . 成田空港の課題

(1) 東京都西部や神奈川県・羽田空港までのアクセス利便性が悪い

交通手段はバス類が約4割で最多

成田空港を利用する航空旅客の交通手段(2010年3月)をみると、自動車類が56.0%と最も多く、とりわけバス類が41.5%と突出している(図表56)。一方、鉄道類の構成比は38.9%で、京成電鉄が24.2%とJR(14.7%)より多くなっている。

10年7月には、成田空港と日暮里を最速36分で結ぶ「成田スカイアクセス」が開業し、アクセス面が従前比改善された。10年9月時点のアクセス状況(NAA調べ)をみると、京成電鉄のシェアが26.2%と2010年3月比+2.0ポイント上昇している。この間、バス類のシェアが36.7%(同4.8ポイント)と落ち込んでいることから、主に東京北部や埼玉方面の利用者がバスから利便性の高い成田スカイアクセスにシフトしたものとみられる(京成電鉄)。

図表 56 成田空港へのアクセス交通実態調査(出発旅客)

交通手段	2001年3月調査		2003年3月調査		2005年3月調査		2007年3月調査		2010年3月調査	
	人 数	構成比(%)	人 数	構成比(%)	人 数	構成比(%)	人 数	構成比(%)	人 数	構成比(%)
鉄 道 類	14,561	41.0	15,101	40.3	16,777	40.8	17,680	40.4	16,468	38.9
J R	7,900	22.2	7,212	19.2	7,742	18.8	7,893	18.0	6,229	14.7
う ち N E X	6,064	17.1	5,606	14.9	5,966	14.5	5,572	12.7	4,479	10.6
京 成 電 鉄	6,661	18.8	7,889	21.0	9,035	22.0	9,787	22.3	10,239	24.2
うちスカイライナー	2,512	7.1	3,023	8.1	3,375	8.2	3,451	7.9	3,262	7.7
自 動 車 類	20,451	57.6	21,144	56.4	22,822	55.5	24,859	56.7	23,724	56.0
バ ス 類	15,063	42.4	15,354	40.9	16,591	40.4	18,660	42.6	17,593	41.5
うちリムジンバス	6,536	18.4	6,627	17.7	7,798	19.0	9,669	22.1	9,220	21.8
うちマイクロバス	3,430	9.7	3,286	8.8	3,970	9.7	3,907	8.9	3,201	7.6
乗 用 車 類	5,209	14.7	5,489	14.6	5,954	14.5	5,911	13.5	4,816	11.4
貨 物 車 類	179	0.5	301	0.8	277	0.7	288	0.7	290	0.7
国 内 航 空 機	488	1.4	1,270	3.4	1,484	3.6	1,253	2.9	2,168	5.1
そ の 他	22	0.1	1	0.0	34	0.1	21	0.0	10	0.0
合 計	35,522	100.0	37,516	100.0	41,117	100.0	43,813	100.0	42,370	100.0

(出所)成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT2010」

東京都西部や神奈川県へのアクセス状況

今回調査では、東京圏の市区町村ごとに市役所等の最寄駅から成田空港及び羽田空港までの所要時間・交通料金を比較（調査の前提：平日の朝8時出発）し、成田空港へのアクセス時間が短い（10分超）グループ、羽田空港へのアクセス時間が短い（10分超）グループ、成田空港と羽田空港へのアクセス時間に大差がない（10分以内）グループの3グループに分類し、各グループの人口構成比をみてみた。

その結果をみると、上記のグループは39市区町村で東京圏の人口（2010年10月現在：3,560万人）に占める構成比は8.3%、のグループは129市区町村で同60.3%、のグループは75市区町村で同31.4%であった（図表57、58）。このように、「羽田空港が近い」人口の割合は、「成田空港が近い」人口割合の7倍以上となっている。

具体的にみると、千葉県では、総武本線「都賀駅（千葉市若葉区役所）」から成田空港まで57分/650円（羽田空港まで90分/1,350円）となるなど成田空港の優位性が時間・料金ともに高い地域が多かったが、南房総地域では大差がない地域が大半を占めた。また、埼玉県では、東武伊勢崎線「春日部駅（春日部市役所）」から成田空港まで88分/1,530円と羽田空港（83分/1,130円）とほぼ変わらないなど大きな差異はみられない地域が多い。一方、神奈川県では、横浜市交通局ブルーライン「港南中央駅（横浜市港南区役所）」から成田空港まで118分/4,530円（羽田空港：46分/720円）かかるなど、成田空港が羽田空港より時間・料金ともに全域で大幅に劣後している。また、東京都においても京浜東北線「蒲田駅（大田区役所）」から成田空港まで84分/3,080円と羽田空港（27分/510円）と比較して大幅な開きがある地域が多かった。このように、東京都西部地域や神奈川県から成田空港へのアクセス利便性は羽田空港と比較すると依然として乏しいことが分かった。

空港までのアクセス利便性は、多忙を極めるビジネスマンほど重要視しており、アクセス利便性に優れた羽田空港の発着枠が広がれば、この層が羽田空港を優先的に利用する可能性が高い。このことは、ビジネスマンが高単価のファーストクラスやビジネスクラスを利用する割合が高いことを踏まえると、成田空港及び同空港の発着便を運営する航空会社にとって、利益率の高い顧客を失うことを意味している。

なお、今回調査した各駅から成田空港までの交通料金は、成田空港の場合は、成田エクスプレスなどの特急料金がかかることが多く、羽田空港より高額となっている地域が多い。もっとも、両港の航空券価格を比較すると、成田空港が羽田空港より24～96%安い（図表59、上海便〔往復最安運賃：成田空港24,500円、羽田空港48,000円〕）ことを割り引いて考えれば、成田空港の交通料金の水準は羽田空港と比べても遜色ないとも考えることもできる。

図表 57 成田空港と羽田空港へのアクセス時間の比較(2010 年人口構成比:東京圏)

(単位:人)

	市町村数	人口				2010年 構成比 (%)
		2005年	2010年	2005年比 増減数 (人)	2005年比 増減率 (%)	
成田空港へのアクセス時間が短い (10分超)グループ	39市区町村	2,882,113	2,939,553	57,440	2.0	8.3
羽田空港へのアクセス時間が短い (10分超)グループ	129市区町村	20,717,721	21,473,810	736,212	3.6	60.3
成田空港と羽田空港へのアクセス時間 に大差がない(10分以内)グループ	75市区町村	10,850,464	11,182,171	351,584	3.1	31.4

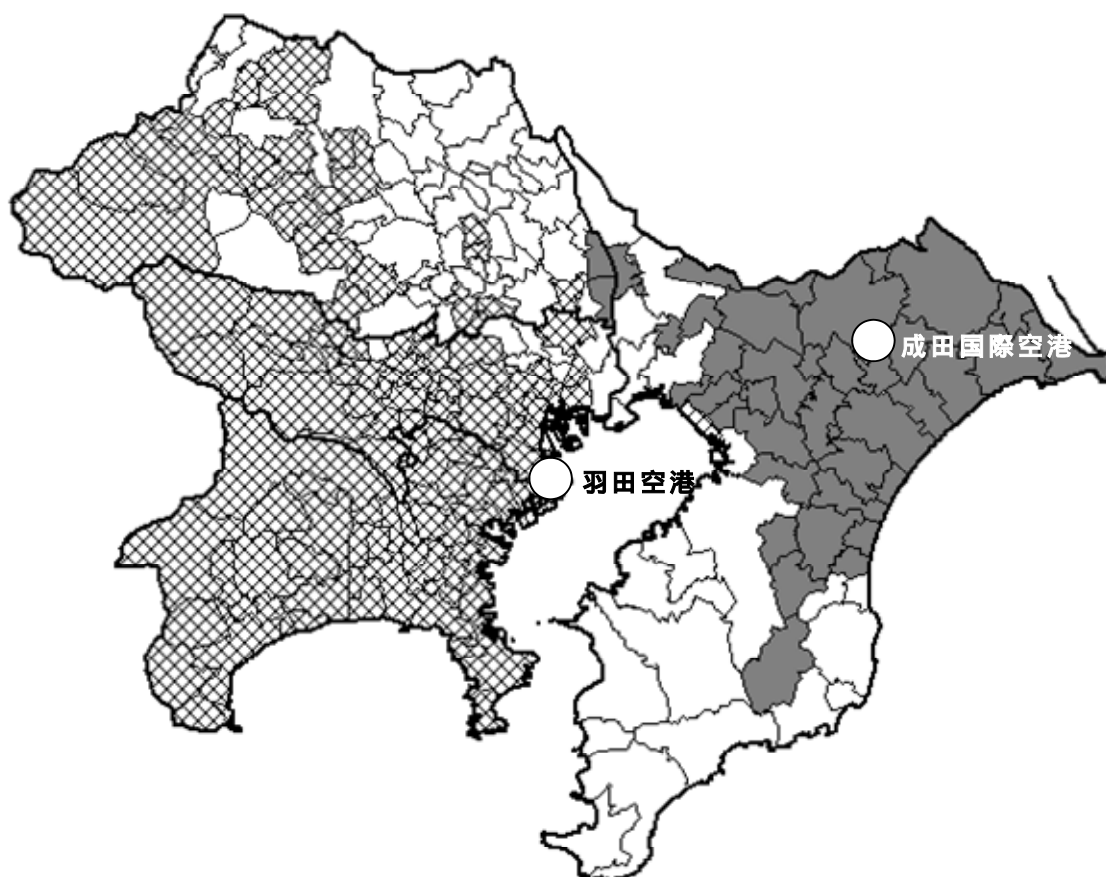
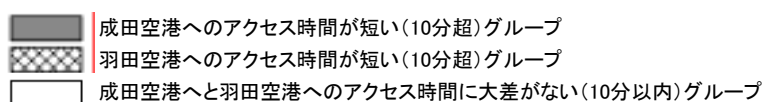
(注) 1.出所:総務省「国勢調査(各年10月1日現在)」及びヤフー路線情報などをもとにちばぎん総合研究所が作成。

2.各市区町村単位で各市役所等の最寄駅から各空港までの時間を検索(平日8時出発)。

3.渋滞などの時間が考慮できないため交通手段は電車のみ(路線バス等は含まない)。

4.東京都の島部は含まない。

図表 58 成田空港と羽田空港へのアクセス時間の比較(東京圏)



図表 59 成田国際空港と羽田空港の航空券価格の比較

	羽田発 (円)	成田発 (円)	価格差 (%)
上 海	48,000	24,500	96(↑)
北 京	38,000	22,800	66(↑)
香 港	46,000	32,500	41(↑)
ソ ウ ル	27,900	19,800	41(↑)
シンガポール	36,000	25,800	39(↑)
バンコク	38,000	29,800	27(↑)
パ リ	53,000	53,000	0(→)
台 北	30,500	24,600	24(↓)
ロサンゼルス	39,800	44,000	▲9(↓)

(注)1.出所:日本経済新聞「2011年9月13日朝刊」
2.2011年10月上旬出発の航空券の往復最安運賃。
3.燃料特別付加運賃などは別。
4.カッコ内は2010年下旬との価格差との比較。
(↑は拡大、→は横ばい、↓は縮小)

成田空港から羽田空港までは最速でも 85 分

成田空港から羽田空港までの所要時間（7 時～22 時台までの平均）をシミュレーションしてみると、京成成田スカイアクセス利用時には 90 分、ＪＲ成田エクスプレス利用時には 109 分となっている（図表 60）。京成成田スカイアクセスの利用により、ＪＲ成田エクスプレスを利用した時より 19 分短くなったものの、依然として 90 分（最速は 16 時台の 85 分）かかっていることから、両港間のアクセスは良好とはいいがたい状況にある。

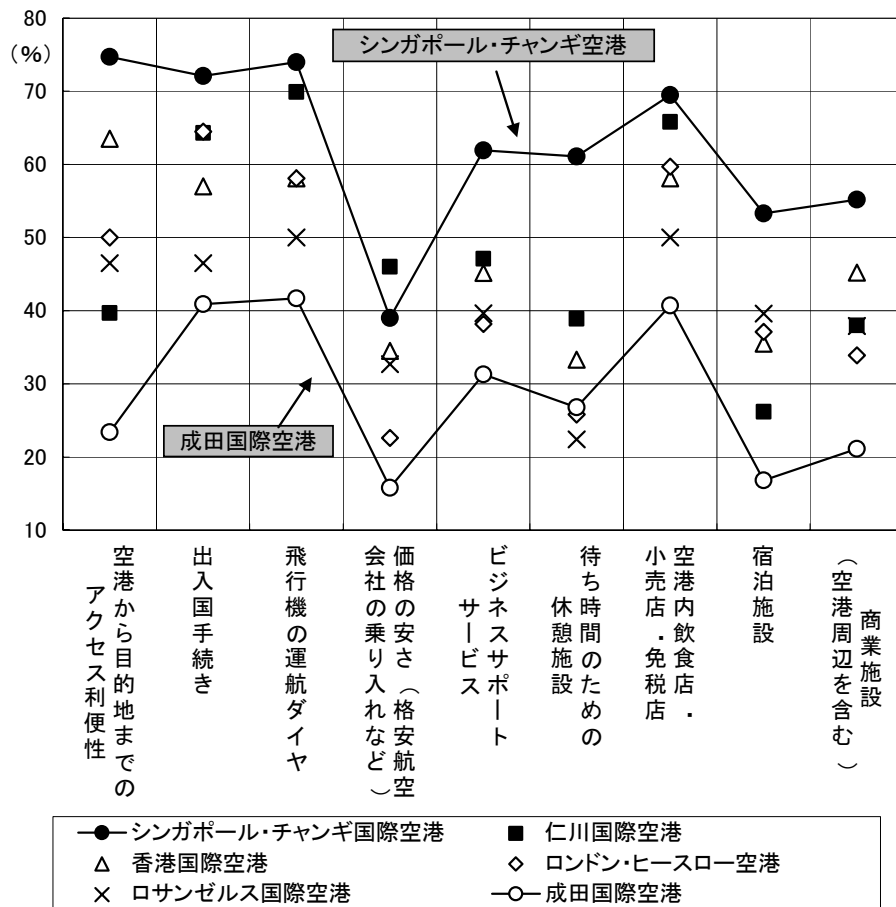
世界の国際空港のなかでビジネスマンの満足度が高い空港と成田空港のアクセス利便性の満足度（千葉県「成田空港を利用したビジネスパーソンアンケート調査（10 年 10 月）」）をみると、満足度が最も高いシンガポール・チャンギ空港の 74.7%と成田空港（23.4%）とは 51.3 ポイントの大きな格差がある（図表 61、62）。これは、今までみてきたように、東京都西部や神奈川県からのアクセスの悪さや羽田空港への乗り継ぎアクセスの利便性が乏しいことが背景にあるものとみられる。

図表 60 成田国際空港から羽田空港までの所要時間

京成成田スカイアクセス (成田→日暮里→浜松町→羽田)		JR成田エクスプレス (成田→東京→浜松町→羽田)	
出発時刻	所要時間	出発時刻	所要時間
—	—	7:31	132
8:17	102	8:13	118
9:59	90	9:15	110
10:39	90	10:45	107
11:59	86	11:15	107
12:39	91	12:16	98
13:59	86	13:15	100
14:39	86	14:15	101
15:39	86	15:15	104
16:39	85	16:15	109
17:19	92	17:16	104
18:10	90	18:15	105
19:12	87	19:45	118
20:10	93	20:44	108
21:08	95	—	—
22:18	90	—	—
(平均)	90	(平均)	109

（出所）ヤフー路線検索にてちばぎん総合研究所が作成
（調査日：2011年7月29日）。

図表 61 成田空港と上位5空港の満足度比較



(出所)千葉県「成田空港利用ビジネスパーソンアンケート調査(10年10月)」

図表 62 アジアの主要空港と成田空港のアクセス条件の比較

空港名 (国名)	アクセス利便性の満足度(%)	都心からの距離 (km)	アクセス交通施設
チャンギ国際空港 (シンガポール)	74.7	20	高速道路／バス(45分)／タクシー(35分)／鉄道(27分)
仁川国際空港 (韓国)	39.7	50	高速道路 バス・タクシー(60分)
香港国際空港 (中国)	63.5	34	道路／鉄道(24分)／バス(40分)／高速船(マカオ、深せん)
成田国際空港	23.4	66	一般道路／バス／タクシー／成田スカイアクセス(成田空港⇄日暮里間:最速36分)

(出所)財団法人関西空港調査会「エアポートハンドブック2007」

アクセス利便性の満足度は、千葉県「成田空港利用ビジネスパーソンアンケート調査(10年10月)」

(2) 国内定期便が少ない(8都市9路線29便/日)

成田空港の国内定期航空路線は、札幌、仙台、小松、中部、大阪(伊丹・関空)、広島、福岡、那覇の8都市9路線に29便/日が運航されている(図表63)。

一方、関西国際空港は11都市11路線に43便/日運航され、1日当りの便数は成田空港の約1.5倍、中部国際空港では17都市17路線に74便/日が運航され、1日当りの便数は成田空港の約2.5倍となっている。

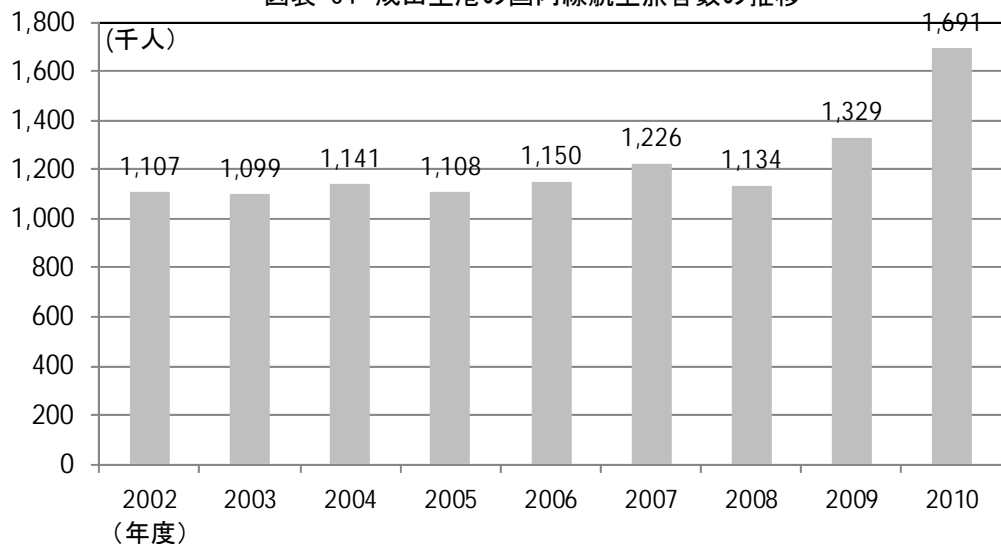
成田空港の国内線航空旅客数の推移を暫定平行滑走路が供用開始となった2002年度以降でみると、08年度までは、110万人台半ばから120万人前半で推移していたが、09年度は133万人、10年度は169万人と、直近では、成田空港の国内線需要は増加傾向となっている(図表64)。

図表 63 成田空港の国内定期航空路線

	成田国際空港	関西国際空港	中部国際空港
札幌	5便/日	11便/日	14便/日
稚内		1便/日	
女満別		1便/日	1便/日
旭川		1便/日	1便/日
函館		2便/日	2便/日
秋田			2便/日
仙台	2便/日		6便/日
成田		1便/日	6便/日
羽田		13便/日	
新潟			2便/日
小松	2便/日		
中部	6便/日		
大阪	伊丹	4便/日	
	関空	1便/日	
松山			3便/日
広島	2便/日		
福岡	5便/日	2便/日	12便/日
大分			2便/日
熊本			3便/日
長崎			2便/日
宮崎			3便/日
鹿児島			4便/日
那覇	2便/日	9便/日	10便/日
宮古		1便/日	
石垣		1便/日	1便/日
計	29便/日	43便/日	74便/日

(出所)各空港のホームページ(2011年9月ダイヤ)

図表 64 成田空港の国内線航空旅客数の推移



(出所)成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT 2010」

(3) 厳しいセキュリティチェック

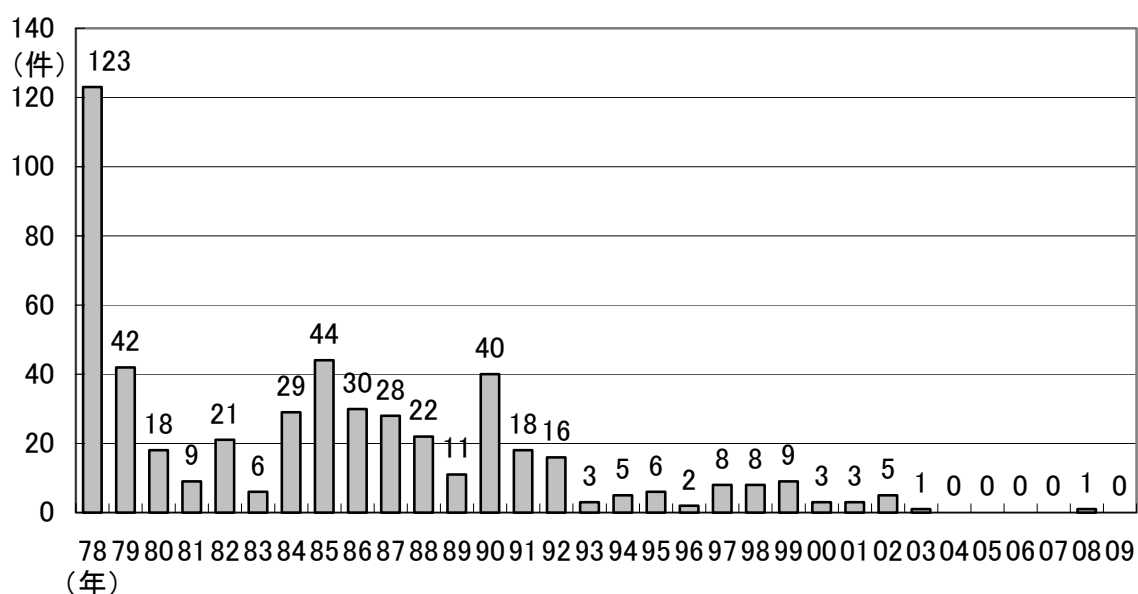
成田空港のセキュリティチェックは、空港開港までの歴史的経緯もあって、日本国内の空港では唯一の検問が実施されており、空港施設への入場者全員に検問所での身分証明書の提示が課せられている。さらに、「千葉県警察成田国際空港警備隊」が検問所とターミナル内を巡回するなど、厳しい警備体制が敷かれている。

検問所は、成田空港駅、空港第2ビル駅、東成田駅の出口改札と、空港施設に入る全ての道路上に設置されている。自動車は、空港の制限区域入口の道路上に有料道路の料金所と同等の施設が置かれており、全ての車（マイカー・タクシー・ホテルの送迎車・路線バスなど）が一時停車し、検問を受けなければならない。通勤時間帯などは検問のための渋滞が頻発している。周辺ホテルから空港まで宿泊客を送迎する際に、「朝の通勤時間帯は渋滞がひどく、宿泊客からクレームがでることもある（空港周辺ホテル関係者）」との声も聞かれた。また、成田空港を頻繁に利用するビジネスマンのなかには、「検問のたびにネガティブな気持ちになる」、「鉄条網や警備のゲートについては、テロなどの脅威を勘案しつつ、将来を展望して是非を検討すべき」といった声も寄せられている（千葉県「成田空港ビジネスニーズ調査報告書」）。

成田空港は、都心から遠いことに加えて、厳しいセキュリティチェックがあることが、「成田空港に行ってみよう」という消費者行動を阻害している側面がある。このため、成田空港の制限エリア外の商業・サービス施設の魅力を向上させる取り組みとともに、段階的なセキュリティチェックの緩和を検討していく必要性もあるものと考えられる。

なお、成田空港関連のゲリラ事件発生状況をみると、成田空港が開港した78年には、過激派が管制塔を占拠・破壊（3月26日）し、開港の延期を余儀なくされるなど合計123件のゲリラ事件が発生した（図表65）。その後、90年初までは年によって増減が見られるなか6～44件の範囲で推移していたが、93年以降は10件を下回る水準が続き、直近6年間（04～09年）では、08年の1件のみとなっている。

図表 65 成田空港関連のゲリラ事件発生状況（2010年7月現在）



(出所)成田国際空港(株)「NARITA AIRPORT2010」

(4) 輸出額の国内シェアが縮小

成田空港の国際貨物取扱量のシェアを時系列でみると、2001年の64.9%から暫定平行滑走路が供用開始となった02年には71.2%（前年比+6.3ポイント）に上昇している（図表66）。一方、中部国際空港が開港となった05年には66.3%と同4.6ポイント減少し、その後、60%台後半で漸増傾向となっている。このように、成田空港の国際航空貨物を数量ベースでみると、他港の貨物取扱動向や自港の発着回数の増減によりシェアが増減していることが分かる。

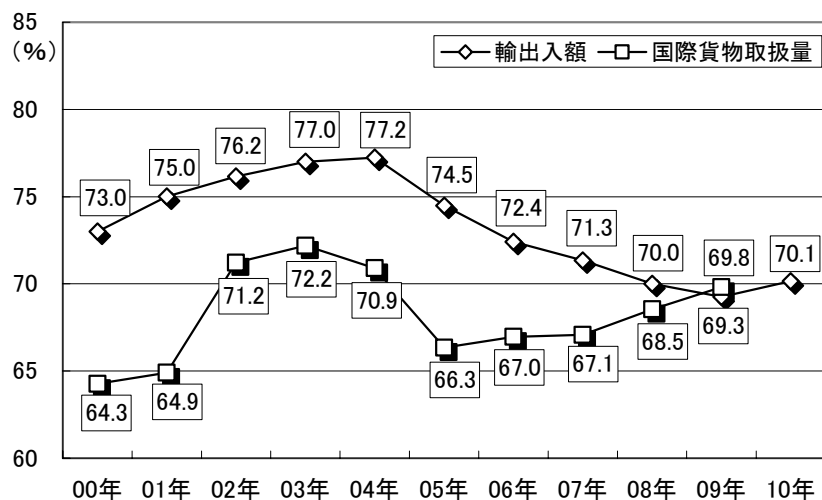
一方、成田空港の国際航空貨物を金額ベース（輸出入額）の構成比でみると、04年の77.2%から減少基調を辿り、09年には69.3%と04年比7.9ポイント水準を切り下げ、10年（70.1%）もほぼ横ばいとなっている。

成田空港の同構成比を輸出額・輸入額別にみると、輸入額は、75%前後でほぼ横ばい推移しているのに対し、輸出額は、04年の78.1%から10年の66.8%（04年比11.3ポイント）まで大幅な落ち込みが目立つ（図表67）。

04年から10年にかけての成田空港の輸出額構成比の変化（04年比増減率）を品目別にみると、「飲料及びたばこ（04年比32.5ポイント）」の減少率が最も高く、次いで、「鉱物性燃料（同23.7ポイント）」、「機械類及び輸送用機器（同18.7ポイント）」となっている（図表68）。3港合計の輸出額の55.6%を占めている「機械類及び輸送用機器」の内訳をみると、成田空港は、輸送用機器は同25.2ポイント減少しており、この間、中部国際空港の同構成比が同+23.7ポイント上昇していることからみて、成田空港の輸送用機器の輸出需要が中部国際空港にシフトしたと考えられる。同様に、電気機械（成田空港22.0ポイント 関西国際空港+17.8ポイント）、一般機械（成田空港8.2 中部国際空港+6.3%）も成田空港の需要が関西国際空港及び中部国際空港にシフトしている。

この背景には、各空港が立地している3大都市圏（首都圏及び中京圏、近畿圏）の産業構造の違いがある。3大都市圏の機械製造業の製造品出荷額及び製造品出荷額に占める構成比（09年）をみると、輸送用機械は中京圏が19.8兆円（全国に占める構成比41.9%）、電気機械は近畿圏が3.2兆円（同23.4%）、一般機械も近畿圏が6.4兆円（同22.2%）と、他の経済圏より製造品出荷額・構成比ともに多くなっている（図表69）。これらの機械製造業の製品の一部がそれぞれの生産拠点から近い関西国際空港や中部国際空港を利用して輸出を行う向きが増えているものとみられる。一方、首都圏（特に千葉県）における機械産業は、中部圏や近畿圏と比べて低位に留まり、成田空港の輸出に占める「機械及び輸送用機器」のシェアが漸減している。

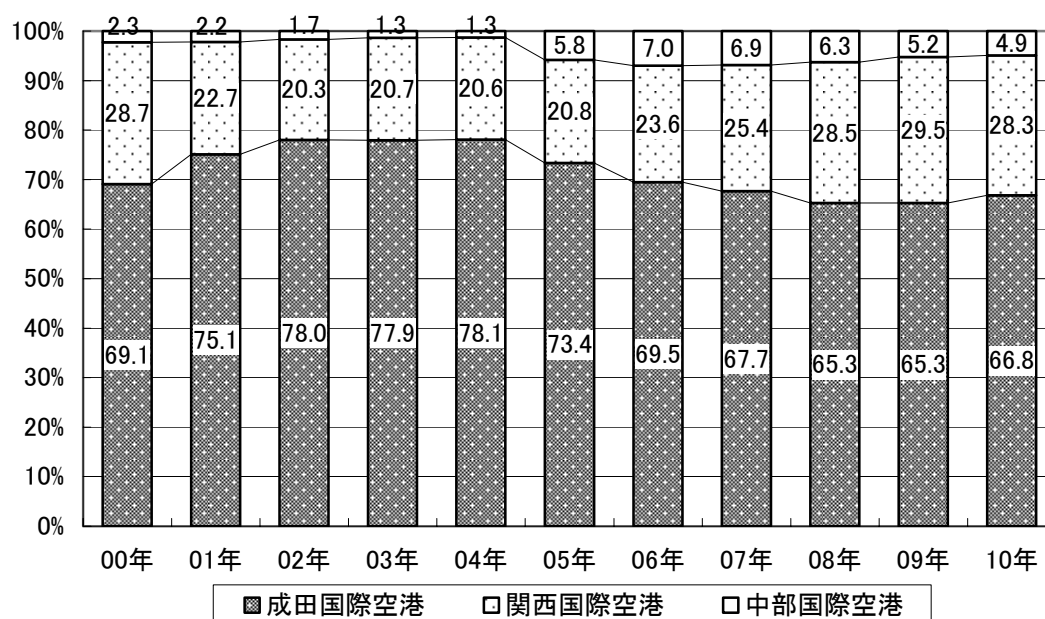
図表 66 成田空港の航空貨物シェア（国際貨物取扱量・輸出入額）



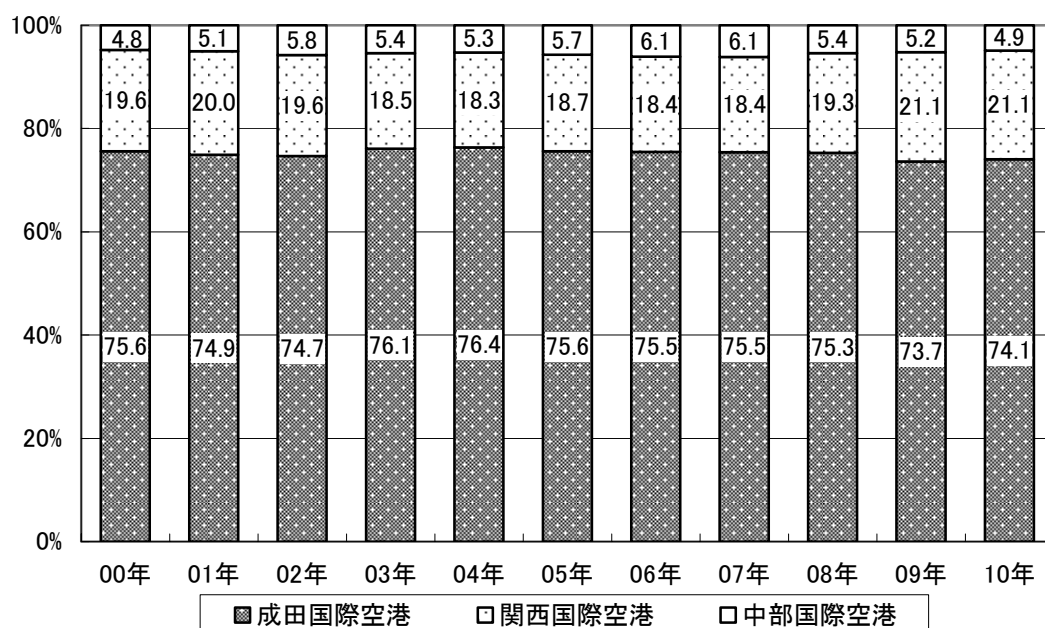
（資料）東京税関

図表 67 国際空港の輸出入額のウェイト

《輸出額》

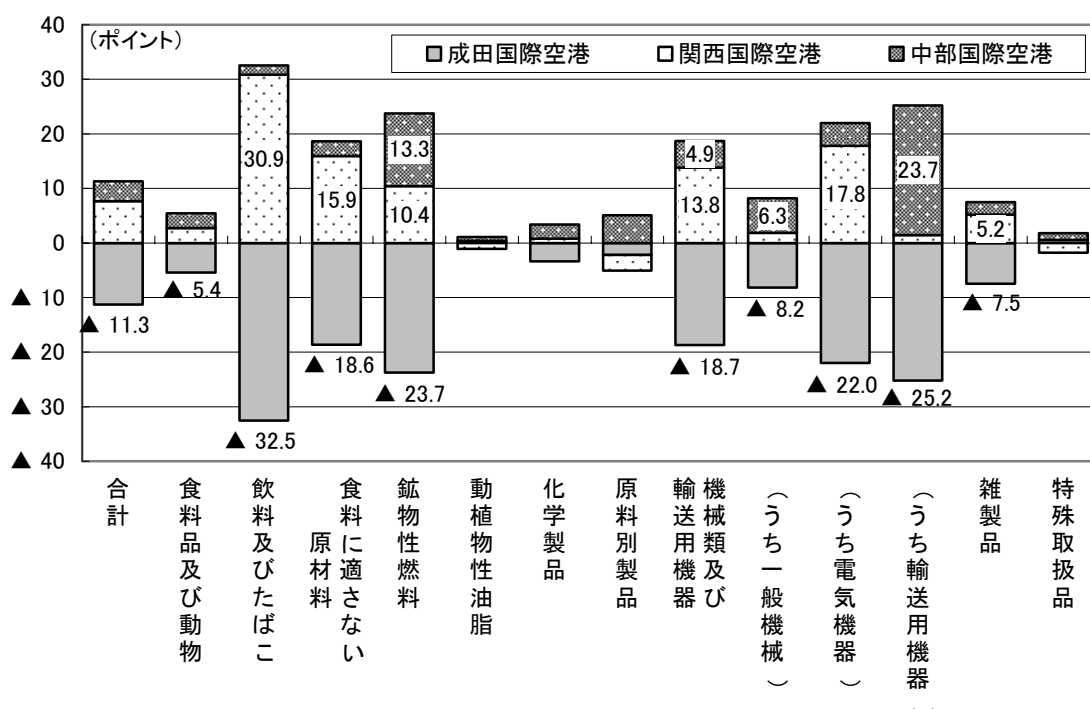


《輸入額》



(出所)財務省「貿易統計」よりちばぎん総合研究所が作成。

図表 68 品目別輸出額の構成比(3港合計=100%)の差異(2004年-2010年)



(出所)財務省「貿易統計」よりちばぎん総合研究所が作成。

図表 69 三大都市圏の機械製造業の製造品出荷額及び構成比(2009年)

(単位: 百億円、%)

	全国	首都圏	うち千葉県	中京圏	うち愛知県	近畿圏	うち大阪府
製造業計	26,526	4,701	1,235	4,837	3,443	4,342	1,481
一般機械	2,893	500	59	449	319	643	201
構成比	100.0	17.3	2.0	15.5	11.0	22.2	7.0
電気機械	1,371	186	21	200	129	320	78
構成比	100.0	13.5	1.5	14.6	9.4	23.4	5.7
輸送用機械	4,719	592	15	1,977	1,666	321	77
構成比	100.0	12.5	0.3	41.9	35.3	6.8	1.6

(注) 1. 出所: 経済産業省「工業統計」のデータからちばぎん総合研究所が作成。

2. 一般機械は、はん用機械と生産用機械、業務用機械の合計値。

(5) 周辺地域への経済波及効果が限定的

訪日外国人の観光入込みが少ない

成田空港を利用して訪日した外国人の国内各地の訪問率(2009年)をみると、千葉県は18.7%と、神奈川県(23.7%)より低位に留まっている(図表70)。

千葉県を訪問地別にみると、「東京ディズニーリゾート(TDR)」が9.1%と最も多く、「成田(6.4%)」、「千葉市・幕張(3.8%)」が続いている。もっとも、千葉県では最多のTDRが神奈川県の「横浜(11.7%)」より低く、成田空港が立地している成田市への訪問率も1割以下となるなど、訪日外国人の千葉県内への入込みは低水準となっている。

一方、東京都への訪問率は85.3%と圧倒的に多く、成田空港を利用する訪日外国人の多くが千葉県を素通りして東京都に向かう姿が浮き彫りとなっている。なお、東京都のなかでは、「新宿」への訪問が50.5%で最も多く、次いで、「銀座・有楽町(37.4%)」、「浅草(36.6%)」となっている。

09年に成田市及び富里市に宿泊した外国人は、千葉県全体の宿泊客の約8割に相当する124万人となっている(千葉県「観光入込み調査」、図表71)。もっとも、成田空港を利用した外国人842万人(09年度)に占める割合は14.7%となっており、前泊・後泊需要を割り引いて考えると、千葉県内への観光を目的とした宿泊はかなり限定的と考えられる。

図表 70 訪日外国人の訪問率(2009年)

(単位:%)

成田国際空港 (8,190人)	千葉県					
		TDR	成田	千葉市・幕張	その他	不明
		18.7	9.1	6.4	3.8	1.9
	神奈川県					
		横浜	鎌倉	川崎	横須賀	その他
		23.7	11.7	4.5	1.4	1.2
	東京都					
		新宿	銀座・有楽町	浅草	渋谷	上野
		85.3	50.5	37.4	36.6	31.4

(出所)日本政府観光局「訪日外客訪問地調査」のデータを元にちばぎん総合研究所が作成。

図表 71 成田空港周辺地域の観光入込客及び宿泊客の推移

(単位:人)

		調査対象地点 (2009年時点)	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	前年比 (%)
9市町 合 計	観光入込客	182	21,856,369	22,684,333	24,161,167	25,853,266	25,954,186	0.4
	宿泊客 (うち外国人)	72	2,617,968 1,193,091	2,806,764 1,454,352	2,790,842 1,454,210	2,799,153 1,408,451	2,606,537 1,240,662	▲ 6.9 ▲ 11.9
成田市	観光入込客	70	12,785,500	13,265,919	13,887,340	14,662,745	14,625,659	▲ 0.3
	宿泊客 (うち外国人)	36	2,455,898 1,191,745	2,492,443 1,301,766	2,493,499 1,318,107	2,480,210 1,257,412	2,303,850 1,101,653	▲ 7.1 ▲ 12.4
富里市	観光入込客	8	87,000	139,741	127,845	123,305	132,624	7.6
	宿泊客 (うち外国人)	2	21,391 1,129	183,503 152,586	158,965 136,038	186,029 151,039	176,146 139,009	▲ 5.3 ▲ 8.0
その他 7市町	観光入込客	104	8,983,869	9,278,673	10,145,982	11,067,216	11,195,903	1.2
	宿泊客 (うち外国人)	34 0	140,679 217	130,818 0	138,378 65	132,914 0	126,541 0	— —
〔参考〕 千葉県	観光入込客	1,060	129,327,463	127,971,364	134,255,207	147,934,459	152,155,066	2.9
	宿泊客 (うち外国人)	979	12,855,777 1,415,369	15,305,210 1,750,650	15,415,578 1,747,889	16,295,579 1,818,827	15,749,426 1,551,494	▲ 3.4 ▲ 14.7

(出所)千葉県「観光入込調査」

国際会議の開催件数が少ない

国際空港が立地している千葉県と大阪府、愛知県の国際会議の開催件数（2009年）を比較してみると、「大阪府」が183件で最も多く、次いで、「愛知県（137件）」、「千葉県（99件）」の順となっている（図表72）。

千葉県の国際会議の開催件数を会場別にみると、幕張メッセ（同開催件数：全国17位、図表74）が立地している「千葉市」が63件と最も多く（図表73）、次いで、「柏市（19件）」、「浦安市（6件）」となっている。なお、成田空港が立地している成田市における開催件数は、毎年1～5件程度に留まっており、これまでのところ、空港や県内最大のホテル群などのインフラを活用した国際会議の誘致実績は低水準となっている。

国際会議の会場別開催件数の上位10施設をみると、1位は「パシフィコ横浜（開催件数91件／参加者総数286,297人）」となっているが、2位以下は東京大学（同：71件／13,414人）をはじめ7会場を大学が占めている（千葉大学は全国19位）。このことから、今後の千葉県内への国際会議の誘致を展望すると、県内トップの幕張メッセ及び県内の大学との連携が鍵を握っているものと考ええる。

図表 72 国際会議開催件数の推移

（単位：件）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
千葉県	36	41	34	58	89	57	59	64	104	99
千葉市	26	19	16	34	59	38	39	42	67	63
柏市	0	4	1	4	1	1	3	7	14	19
浦安市	0	1	2	4	7	3	1	2	4	6
木更津市	4	11	12	10	10	8	6	7	3	2
成田市	2	1	1	1	3	3	1	3	5	2
船橋市	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2
その他	4	5	2	4	9	4	8	3	10	5
愛知県	92	69	98	90	95	114	109	122	152	137
名古屋市	84	62	86	83	89	108	109	109	130	124
大阪府	129	113	125	125	160	135	182	124	144	183
大阪市	90	83	82	80	94	89	111	76	77	94
千里地区(注3)	26	25	32	39	58	35	49	32	53	71
埼玉県	3	0	6	3	2	2	1	3	7	6
東京都	313	375	420	368	434	359	462	445	486	505
茨城県	69	77	61	75	56	60	64	84	80	76
つくば地区(注2)	67	76	55	72	56	60	64	82	80	74
全国	2,689	2,737	2,683	2,554	2,896	2,859	3,005	1,858	2,094	2,122

（注）1.出所：日本政府観光局「国際会議統計2009年版」

2.「つくば地区」は、つくば市、土浦市を含む。

3.千里地区は、大阪府の豊中市、吹田市、茨木市、高槻市、箕面市を含む。

4.国際会議の定義は以下の通り

①主催者：国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体

②参加者総数：50名以上

③参加国：日本を含む3か国以上

④開催期間：1日以上

図表 73 国際会議開催件数の推移(2009年/上位15位)

		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1位	東京(23区)	308	371	408	353	428	357	460	440	480	497
2位	福岡市	104	75	77	77	76	97	126	151	172	206
3位	横浜市	28	15	70	41	82	105	103	157	184	179
4位	京都市	108	111	145	149	170	137	154	183	171	164
5位	名古屋市	84	62	86	83	89	108	109	109	130	124
6位	大阪市	90	83	82	80	94	89	111	76	77	94
7位	札幌市	46	46	42	46	65	54	48	44	77	82
8位	神戸市	69	82	79	84	44	58	76	89	94	76
9位	つくば地区(注2)	67	76	55	72	56	60	64	82	80	74
10位	千里地区(注3)	26	25	32	39	58	35	49	32	53	71
11位	千葉市	26	19	16	34	59	38	39	42	67	63
12位	仙台市	54	46	41	37	43	42	45	51	63	60
13位	北九州市	45	31	18	28	30	19	28	43	47	50
14位	金沢市	9	10	11	12	13	10	10	20	16	27
15位	淡路市	27	24	24	35	39	34	21	35	26	25

(注)1.出所:日本政府観光局「国際会議統計2009年版」

2.「つくば地区」は、つくば市、土浦市を含む。

3.千里地区は、大阪府の豊中市、吹田市、茨木市、高槻市、箕面市を含む。

4.国際会議の定義は以下の通り

①主催者:国際機関・国際団体(各国支部を含む)又は国家機関・国内団体

②参加者総数:50名以上

③参加国:日本を含む3か国以上

④開催期間:1日以上

図表 74 国際会議開催件数(2009年/会場別)

		開催件数 (件)	参加者総数 (人)	参加者総数	
				外国人 参加者数	国内 参加者数
1位	パシフィコ横浜	91	286,297	6,839	279,458
2位	東京大学	71	13,414	2,308	11,106
3位	九州大学	62	7,863	1,194	6,669
4位	京都大学	51	12,397	1,751	10,646
5位	名古屋大学	51	12,091	994	11,097
6位	つくば国際会議場	47	12,696	3,375	9,321
7位	国立京都国際会館	44	80,161	7,211	72,950
8位	北海道大学	41	11,689	1,562	10,127
9位	大阪大学	39	6,430	734	5,696
10位	国連大学	39	8,623	910	7,713
17位	幕張メッセ	24	18,714	810	17,904
19位	千葉大学	22	5,965	302	5,663

(注)1.出所:日本政府観光局「国際会議統計2009年版」

2.「つくば地区」は、つくば市、土浦市を含む。

3.千里地区は、大阪府の豊中市、吹田市、茨木市、高槻市、箕面市を含む。

4.国際会議の定義は以下の通り

①主催者:国際機関・国際団体(各国支部を含む)又は国家機関・国内団体

②参加者総数:50名以上

③参加国:日本を含む3か国以上

④開催期間:1日以上

空港の活用を意図した製造業の集積が少ない

国際空港が立地している自治体の産業構造に従業者数（06年構成比）で見ると、成田市の特徴としては、運輸業が19.9%と高いことがあげられる（運輸業従業者数の構成比：常滑市〔中部国際空港が立地〕17.4%、泉佐野市〔関西国際空港が立地〕10.6%、図表75）。

一方、成田市の製造業の同構成比をみると、9.1%と、常滑市（24.2%）や泉佐野市（17.8%）より低位に留まっている。また、製造業の従業者数（実数）で比較しても、成田市は7,861人と泉佐野市（8,745人）より低水準である。とりわけ、航空貨物としての需要が高い高付加価値製品を扱う「一般機械器具製造業（同構成比：成田市0.8%、泉佐野市1.3%、常滑市1.6%）」や「輸送用機械器具製造業（同：0.2%、0.3%、4.9%）」の構成比は、他の2市に比べて低くなっている。

3地域の歴史的背景や空港が開港されてからの時間軸が異なるため、3地域の産業構造を単純には比較できないものの、成田空港が立地したことに伴う周辺地域への空港の活用を睨んだ製造業の集積の動きは、これまで限定的であったと考えられる。

図表 75 国際空港が立地する自治体の産業構造

	成 田 市 (成田国際空港)				泉 佐 野 市 (関西国際空港)				常 滑 市 (中部国際空港)			
	事業所	構成比	従業者	構成比	事業所	構成比	従業者	構成比	事業所	構成比	従業者	構成比
全産業	5,327	100.0	86,098	100.0	4,884	100.0	49,140	100.0	2,701	100.0	28,966	100.0
農業	26	0.5	354	0.41	2	0.0	14	0.0	10	0.4	114	0.39
鉱業	7	0.1	70	0.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
建設業	440	8.3	3,255	3.8	291	6.0	2,219	4.5	229	8.5	1,203	4.2
製造業	231	4.3	7,861	9.1	694	14.2	8,745	17.8	483	17.9	7,006	24.2
食料品製造業	64	1.2	3,523	4.1	46	0.9	3,552	7.2	14	0.5	454	1.6
繊維工業	1	0.0	13	0.0	118	2.4	792	1.6	14	0.5	57	0.2
衣服・その他の繊維製品製造業	5	0.1	24	0.0	230	4.7	1,070	2.2	12	0.4	79	0.3
家具・装備品製造業	7	0.1	19	0.0	13	0.3	46	0.1	11	0.4	414	1.4
化学工業	12	0.2	945	1.1	6	0.1	265	0.5	1	0.0	41	0.1
プラスチック製品製造業	8	0.2	222	0.3	7	0.1	574	1.2	19	0.7	392	1.4
窯業・土石製品製造業	12	0.2	149	0.2	10	0.2	142	0.3	265	9.8	2,503	8.6
鉄鋼業	6	0.1	163	0.2	21	0.4	284	0.6	8	0.3	288	1.0
金属製品製造業	23	0.4	402	0.5	69	1.4	621	1.3	39	1.4	254	0.9
一般機械器具製造業	19	0.4	693	0.8	93	1.9	642	1.3	34	1.3	456	1.6
輸送用機械器具製造業	6	0.1	185	0.2	14	0.3	147	0.3	28	1.0	1,429	4.9
電気・ガス・熱供給・水道業	9	0.17	386	0.4	2	0.0	68	0.1	5	0.19	85	0.3
情報通信業	37	0.69	300	0.35	35	0.72	356	0.7	20	0.74	93	0.32
運輸業	315	5.9	17,097	19.9	164	3.4	5,189	10.6	162	6.0	5,042	17.4
道路旅客運送業	34	0.6	1,422	1.7	15	0.3	609	1.2	3	0.1	119	0.4
道路貨物運送業	85	1.6	1,677	1.9	66	1.4	1,526	3.1	54	2.0	934	3.2
航空運輸業	52	1.0	2,203	2.6	17	0.3	533	1.1	36	1.3	641	2.2
運輸に附随するサービス業	115	2.2	11,068	12.9	36	0.7	1,956	4.0	63	2.3	3,260	11.3
卸売・小売業	1,528	28.7	14,136	16.4	1,433	29.3	10,413	21.2	693	25.7	4,273	14.8
金融・保険業	93	1.7	1,539	1.8	71	1.5	1,098	2.2	25	0.9	226	0.8
不動産業	248	4.7	1,207	1.40	200	4.10	711	1.45	112	4.15	265	0.9
飲食店、宿泊業	809	15.2	8,352	9.7	680	13.9	5,497	11.2	222	8.2	1,912	6.6
宿泊業	63	1.2	1,944	2.3	28	0.6	984	2.0	18	0.7	179	0.6
医療、福祉	267	5.01	4,304	5.0	277	5.7	4,925	10.0	139	5.15	1,840	6.4
教育、学習支援業	200	3.8	2,747	3.2	173	3.5	1,857	3.8	101	3.7	812	2.8
複合サービス事業	37	0.69	821	1.0	33	0.68	446	0.9	31	1.1	691	2.4
サービス業(他に分類されないもの)	1,034	19.4	18,708	21.7	798	16.3	5,878	12.0	445	16.5	4,137	14.3
公務(他に分類されないもの)	46	0.86	4,961	5.8	31	0.6	1,724	3.5	24	0.89	1,267	4.4

(出所)総務省「事業所・企業統計調査」

(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

成田空港を取り巻く各種団体のなかで、経済団体や民間企業が構成員になっている団体を見ると、「地域振興連絡協議会」や「千葉県成田空港・圏央道沿線地域産業活性化協議会」、「成田空港通り活性化協議会」などがある(図表76)。

もっとも、これらの団体は、成田空港を取り巻く関係者の連絡組織的な意味合いが強かったり、地域が成田市に限定されていたりするなど、全県もしくは首都圏といった広域レベルで成田空港ないしは成田空港周辺地域の発展をバックアップしている組織は見当たらない。

一方、関西国際空港には、「関西国際空港全体構想促進協議会(会長は関西経済連合会会長)」、中部国際空港には「中部国際空港利用促進協議会(会長は名古屋商工会議所会頭及び会中部経済連合会長)」という広域的な範囲をカバーした経済界のバックアップ組織がある。これらの協議会では、民間企業のトップが会長を務めており、空港の利用促進に向けた国内外へのプロモーションや各種キャンペーン、広報活動、国際交流イベントの支援などを空港や地元自治体、経済界が一体となって取り組み、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を目指している。

このような民間主導のバックアップ組織が成田空港に存在しないことは、成田空港及び周辺地域の今後の発展を考えるうえで心許ないし、大きな足かせとなる可能性がある。

図表 76 成田空港関連の各種団体等

	団体名	構成員・代表者等	設立目的(概要)
成田国際空港	地域振興連絡協議会	県、9市町、成田市・山武郡市農業協同組合、成田商工会議所、芝山町商工会、NAA	空港に関する諸問題の解決に努め、空港と地域の共存共栄を図ることにより、活力ある空港周辺地域の振興に寄与すること
	千葉県成田空港・圏央道沿線地域産業活性化協議会	県、周辺自治体、千葉県商工会議所連合会、千葉県中小企業団体中央会ほか	地域における産業集積の形成及び産業集積の活性化のために当該地域の地方公共団体が行う主体的かつ計画的な取組に寄与すること
	成田空港通り活性化協議会	イオン(株)、個人の商店など105名	国道245号線の空港からイオン成田周辺地域の活性化を図ること
	成田国際空港都市づくり推進会議	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	今後の空港整備を踏まえつつ、国際拠点空港としての機能を活かした「国際空港都市づくり」を推進し、空港周辺地域の一層の活性化を図ること
関西国際空港	関西国際空港全体構想促進協議会	(会長) 関西経済連合会会長	関西国際空港2期事業の円滑な推進及び全体構想の早期実現を図り、もって世界への貢献と関西・我が国の発展に寄与すること
中部国際空港	中部国際空港利用促進協議会	(代表理事) 名古屋商工会議所会頭 中部経済連合会会長	セントレアが、その機能を十分に発揮していく事が可能となるよう、地域が一体となって、セントレアの利用促進・活用等の取り組みを総合的に推進していくこと

(出所)各種資料からちばぎん総合研究所が作成。

【参考】成田空港の概況

成田空港の歩み

開港までの道のり

運輸省（現国土交通省）は、グローバル化の進展に伴う航空需要の増加から1970年ごろには羽田空港の容量が限界（発着回数17万5,000回/年）に達すると予測し、61年から新空港建設の検討を開始した。

新空港の位置は、65年11月時点では千葉県富里村（現富里市）に内定していたが、地元住民の激しい反対運動が起きたことから同地の建設を断念し、最終的には、航空管制や気象条件が富里と遜色ない富里の東北方約10kmに位置する「成田市三里塚」に閣議決定した（66年7月）。この決定に対し、空港設置反対の立場を取る地元住民は「三里塚芝山連合空港反対同盟（66年8月）」を結成し反対運動を展開、東峰十字路事件（71年9月）では機動隊と反対派農民等が激しく衝突し、多くの死傷者（警察官3名が死亡）がでた。

71年2～3月及び9月に実施された行政代執行（千葉県土地収用委員会による土地収用法に基づく一坪共有地の収容）を経て、73年には「4,000m A滑走路」、75年には「暫定パイプライン」、77年には「旅客ターミナルビル」などの新空港の中核施設が相次いで完成し、78年5月、新東京国際空港（成田国際空港、以下「成田空港」と記載）は開港した（開港時の乗り入れ航空会社：29か国34社）。

開港後～暫定平行滑走路供用開始

成田空港の開港以降、国際航空需要は右肩上がりの増加を続け、88年には同港の航空旅客数累計が1億人を突破し、91年には国際線航空貨物量累計が1,000万tを上回った。こうした航空需要の高まりに呼応する形で、91年3月にはJR及び京成電鉄が成田空港駅に直接乗り入れ、アクセス面が改善されたほか、92年12月には第2旅客ターミナルビルが供用開始となるなど空港関連のインフラ設備が拡充された。

02年4月18日には、暫定平行滑走路（長さ2,180m、幅60m）が開港から24年目にしてようやく供用開始（1日当りの発着枠：370回→546回）となり、定期便乗り入れ航空会社は35か国1地域54社から39か国2地域66社に増加した。もっとも、同滑走路は、用地買収が難航したことから、当初計画（2,500m）より320m短い2,180mでの運用を余儀なくされ、ボーイング747以上の大型機や長距離国際線には使用できず、専ら中小型機と国内線・近距離国際線のみで使用された。

成田国際空港㈱発足～現在

04年4月に発足した成田国際空港株式会社（N A A）により、第1旅客ターミナルビル（T B）に免税ブランドモール「narita nakamisa」（06年6月開業）」、第2旅客T Bに同「ナリタ5番街（07年4月開業）」が整備され、商業機能の大幅な拡充が図られた。

09年10月には、B滑走路が2,500m化（用地交渉が難航し本来計画とは反対の北側に滑走路を延伸）されたことにより、年間発着枠は20万回から22万回へ増大した。また、10年7月には成田スカイアクセスが開通し、成田空港（空港第2ビル）と日暮里間が従来の51分から最速36分で結ばれた。

09年10月、前原前国土交通相が羽田空港を航空網の拠点である「ハブ空港」にする方針を表明すると、森田千葉県知事が「成田と羽田が共存共栄することが国益にかなう」と怒りをあらわにしたほか、成田市など空港周辺9市町が急遽会合を開いて対応を協議するなど、地元千葉県では、成田空港の存在感が低

下する可能性に対する危機感を強めた。その結果、羽田空港の国際線ターミナルが開業（10年10月21日）する直前の10月13日に開催された成田空港に関する四者会議（成田空港周辺9市町、千葉県、国土交通省、成田国際空港会社）において、「容量拡大（30万回）に係る確認書」が締結された。

現在、成田国際空港㈱では、14年度を目途に航空機発着枠30万回を達成できるよう空港機能の拡充・整備（駐機場の増設、新誘導路の供用など）が着々と進められている。一方、11年3月に発生した東日本大震災及び福島第一原発事故の放射能汚染の影響で訪日外国人が激減するなど国際航空需要の先行きに対する不透明感が高まっている。

このように、成田空港及び空港周辺地域は、新たなステージを迎えているが、これを何としても今後の千葉県経済や成田空港周辺地域の発展につなげていきたいものである（図表77）。

図表 77 成田空港の歩み

年 月	出 来 事
1961年	運輸省（現国土交通省）が新空港建設の検討開始
1966年 7月	新空港の位置を成田市三里塚に閣議決定
8月	「三里塚芝山連合空港反対同盟」結成
1971年 9月	「東峰十字路事件」により機動隊と反対派農民等が激しく衝突
1978年 5月	成田空港開港
1988年 3月	開港以来の航空旅客1億人達成
1991年 1月	開港以来の国際線航空貨物取扱量1,000万トン達成
3月	JR、京成電鉄が「成田空港駅」への乗入開始
11月	第1回成田空港問題シンポジウム開催（以後15回開催）
1992年 12月	第二旅客ターミナルビル供用開始
1993年 9月	第1回成田空港問題円卓会議開催（以後、12回開催）
1994年 9月	関西国際空港開港
1996年 4月	輸入貨物仕分け基準解消
1998年 4月	発着枠を1日360回から370回へ改定
11月	成田空港－羽田空港間直通列車運転開始
2001年 9月	アメリカ同時多発テロ発生
2002年 4月	暫定平行滑走路供用開始（発着枠は1日370回から546回に）
10月	芝山鉄道線開業（芝山千代田駅～東成田駅間2.2km）
2004年 4月	成田国際空港株式会社が発足
2005年 2月	中部国際空港開港
4月	エコ・エアポート基本計画を策定
2006年 6月	第1旅客ターミナルビル免税ブランドモール「narita nakamise」オープン
2007年 4月	第2旅客ターミナルビル免税ブランドモール「ナリタ5番街」オープン
10月	「成田国際空港アジア・ゲートウェイ特区」政府方針の決定
11月	開港以来の国際線航空貨物取扱量4,000万トン達成
12月	第1旅客ターミナルビル「ナリタ北斎プラザ」「ナリタ北通り」供用開始
2008年 1月	第1回成田国際空港都市づくり推進会議開催
5月	成田国際空港開港30周年
9月	リーマンショック発生
11月	開港以来の航空旅客7億人達成
2009年 10月	前原前国土交通相による「羽田ハブ化」発言
10月	2,500mB滑走路供用開始
2010年 3月	成田空港の年間発着枠が20万回から22万回へ増大
7月	「成田スカイアクセス」開業
9月	開港以来の航空機発着回数400万回達成
10月	「成田空港に関する四者協議会」にて「容量拡大（30万回）に係る確認書」を締結
10月	羽田空港の国際線ターミナル等供用開始
2011年 3月	東日本大震災発生

（出所）成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT 2010」等よりちばぎん総合研究所が作成

成田空港の国際線における位置づけ

わが国の国際空港は、成田空港の開港（1978年）以来、「国際線」は成田、「国内線」の基幹空港は羽田という「内際分離の原則」のもとで運営されてきた。もっとも、成田空港は、東京都心まで約66km（羽田空港は同約19km）と遠いことや、供用区域が1,040ha（羽田空港は同1,522ha）と狭いこと、02年にB滑走路が2,180mにて供用開始（09年10月からは2,500m化）されるまでA滑走路1本による運用を強いられてきたこと、運用時間は6:00～23:00までと夜間運用は禁止されていることなど、これまで非効率的な運用を強いられてきた。

成田空港のみによる国際線運用は、世界的な国際航空需要の増加を受けて限界が生じたことから、94年9月には関西国際空港（滑走路：3,500m）、05年2月に中部国際空港（同：4,000m、3,500m）が相次いで供用開始され、関西空港は主に近畿・四国・中国地域など、中部国際空港は東海地域などの国際航空需要に対応している。さらに、10年10月には、羽田空港の国際線ターミナル等が供用開始となり、わが国の国際空港は4港体制の運用となっている（図表78）。

図表 78 日本の国際空港の概要

	成田国際空港		関西国際空港		中部国際空港		羽田空港	
供用開始	1978年5月20日		1994年9月4日		2005年2月17日		1988年7月2日 （A滑走路供用開始） 2010年10月31日 （D滑走路供用開始）	
位置	千葉県成田市		愛知県常滑市		大阪府泉南郡田尻町		東京都大田区	
都心までの距離	東京都心まで 約66km		大阪都心まで 約50km		名古屋都心まで 約35km		東京都心まで 約19km	
面積	供用区域：1,040ha （未供用区域：105ha）		471ha		1,068ha		1,522ha	
滑走路 （長さ×幅）	（A）4,000m×60m （B）2,500m×60m		3,500m×60m		（A）3,500m×60m （B）4,000m×60m		（A）3,000m×60m （B）2,500m×60m （C）3,000m×60m （D）2,500m×60m	
運用時間 （利用時間）	24時間 （6:00～23:00）		24時間 （24時間）		24時間 （24時間）		24時間 （24時間）	
輸送実績 （2009年度）	航空旅客数 （千人）	29,451	航空旅客数 （千人）	13,389	航空旅客数 （千人）	9,100	航空旅客数 （千人）	62,091
	航空貨物量 （千トン）	1,966	航空貨物量 （千トン）	634	航空貨物量 （千トン）	154	航空貨物量 （千トン）	740
	着陸回数 （千回）	94	着陸回数 （千回）	54	着陸回数 （千回）	43	着陸回数 （千回）	168
運営会社	成田国際空港㈱		関西国際空港㈱		中部国際空港㈱		（国内線ターミナル）日本空港ビルディング㈱ （国際線ターミナル）東京国際空港ターミナル㈱ （貨物地区）東京国際エアカーゴターミナル㈱	
決算 （2010年度） 単位：億円	売上高	1,878	売上高	894	売上高	426	売上高	1,348
	（着陸回数千回当たり）	20	（着陸回数千回当たり）	16	（着陸回数千回当たり）	10	（着陸回数千回当たり）	8
	経常利益	234	経常利益	83	経常利益	11	経常利益	31
	総資産	9,356	総資産	18,934	総資産	5,014	総資産	1,990

（出所）国土交通省「空港管理状況調査」、（財）関西空港調査会「エアポートハンドブック」、各運営会社ホームページ。

成田空港の運用状況

航空機発着回数

航空機発着回数は、暫定平行滑走路が供用開始（一日当たりの航空機発着枠：370回 546回）となった2002年度には176千回（前年度比+36.7%）に増加し、その後は、02～03年に流行したSARS（重症急性呼吸器症候群）や03年3月のイラク戦争などの影響により、03年度が171千回（同 2.8%）に落ち込んだほかは、おおむね19万回前後の水準で推移している（図表79）。

08年度以降の航空機発着回数の動きを仔細にみると、リーマンショック（08年9月）を背景とした世界的な景気低迷や新型インフルエンザの流行（09年春頃～10年3月）、尖閣諸島における中国漁船衝突事件による中国の反日感情の高まりなどにより、航空需要は伸び悩み、一進一退の動きとなっている（08年度191千回 09年度187千回 10年度191千回）。なお、航空機発着枠は、09年10月に暫定平行滑走路（2,180m）が2,500m化されたことに伴い、10年3月には年間20万回から22万回に増加している。

この間、国際線旅客便で使用される航空機材は、ダウンサイジングが進み、大型機材（B747級）のシェアは00年度の68.2%から09年度には19.5%に縮小する一方、小型機材（MD11級）のシェアは同31.4%から67.0%に急拡大した。

航空旅客数

航空旅客数は、02年4月の暫定平行滑走路の供用開始により、01年度の27,444千人から02年度の33,178千人（前年度比+20.9%）に水準を切り上げた（図表79）。その後、戦後最長となった景気回復局面（02年2月～09年3月）を映じて国際航空需要は緩やかな増加を辿り、07年度には35,389千人（02年度比+6.7%）となった。その後、08年9月のリーマンショックによる世界的な景気悪化を映じて、08年度には32,649千人（前年度比 7.7%）に急速に落ち込み、09年度32,847千人、10年度32,521千人と低位横ばい推移している。

11年3月に発生した東日本大震災の影響により、11年3月の航空旅客数は218万人（前年同月比 28.9%）に落ち込み、その後も、4月は167万人（同 37.7%）、5月は201万人（同 28.4%）、6月は216万人（同 24.3%）と前年割れの水準で推移している。

なお、国際線の出発客（出国客+通過客）の構成比（09年度）をみると、「太平洋線」が26.6%で最も多く、次いで「アジア線（17.5%）」、「欧州線（12.8%）」となっている（図表80）。

航空貨物量

航空貨物量の既往ピークは04年度の2,298千トンとなっている。その後、220万トン前後で横ばい推移したあと、08年9月に起こったリーマンショックにより世界レベルで航空貨物需要が落ち込み、08年度は1,881千トン（前年度比 15.4%）となった（図表79）。09年下半年以降には、世界経済のV字回復を映じて航空貨物需要が高まり、09年度は1,963千トン（同+4.3%）、10年度は2,068千トン（同+5.4%）に回復し、先行きも緩やかな増加が期待されていたなか、東日本大震災が発生した。

11年上半期（1～6月）の航空貨物量は、震災の影響で東日本の生産設備が毀損したことを主因に93万トン（前年同期比 12.0%）に減少した。もっとも、積込・取卸ともに、実需貨物の減少率（輸出 8.7%・輸入 5.4%）がトランジット貨物の減少率（積込仮陸揚げ 29.5%、取卸仮陸揚げ 26.5%）を下回るなど、実需貨物については底堅い動きで、今回は、リーマンショック後に輸出入ともに実需が大きく減少した動きとは異なっている。

図表 79 成田空港の運用実績

(年度)	1,978	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
航空機発着回数(千回)	53	64	118	133	129	176	171	187	188	191	194	191	187	191
国際線	48	59	113	128	125	165	159	174	175	177	181	178	172	172
旅客便	38	47	93	107	103	138	131	145	146	148	152	151	148	148
貨物便	9	10	17	20	19	25	27	27	27	27	27	25	22	22
その他	1.0	1.0	2.5	1.4	1.9	2.1	2.1	2.4	2.7	2.4	2.3	2.2	2.0	2.3
国内線	4.7	5.5	5.2	5.1	4.3	11	12	12	13	13	13	14	15	20
旅客便	4.0	4.8	4.6	4.8	4.0	11	11	12	12	13	13	13	15	19
貨物便	0.7	0.7	0.6	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.5	0.5	0.4	0.3	0.4	0.3
航空旅客数(千人)	7,072	9,144	22,864	30,258	27,444	33,178	29,960	35,120	34,671	35,336	35,389	32,649	32,847	32,521
国際線	6,638	8,558	21,971	29,459	26,773	32,071	28,861	33,980	33,563	34,185	34,163	31,514	31,519	30,829
日本人	3,921	4,667	12,961	18,391	15,686	18,527	15,535	19,352	19,045	19,308	18,783	17,019	16,696	16,699
外国人	1,357	2,014	4,541	5,982	5,981	7,173	7,184	7,935	8,066	8,501	9,280	8,546	8,244	8,420
通過者	1,361	1,877	4,469	5,086	5,106	6,370	6,142	6,693	6,452	6,376	6,100	5,949	6,579	5,710
国内線	433	586	894	799	672	1,107	1,099	1,141	1,108	1,150	1,226	1,134	1,329	1,691
航空貨物量(千トン)	329	475	1,372	1,843	1,604	2,030	2,149	2,298	2,236	2,220	2,224	1,881	1,963	2,068
積込	165	261	647	835	681	921	1,003	1,105	1,065	1,078	1,103	884	919	972
輸出	113	184	431	678	536	716	788	893	842	845	846	647	666	761
仮陸揚	53	77	217	157	144	205	215	212	223	233	257	237	253	211
取卸	163	215	725	1,008	923	1,109	1,147	1,192	1,171	1,142	1,121	997	1,043	1,096
輸入	111	138	509	863	791	912	939	990	961	923	880	776	798	896
仮陸揚	53	77	215	144	132	197	207	203	210	220	241	221	245	201

(注) 1. 出所: 成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT 2010」

2. 航空機発着回数は、回転翼機を除く。

3. 国際線航空旅客数は、東京入国管理局成田支局の資料による。国内線旅客数は回転翼機によるものを除く。

4. 航空貨物量は、東京税関成田支署の資料による。

図表 80 国際線路線別出発旅客数の(2009 年度)

路線別	出発客(人) (A+B)	構成比 (%)	出国客(人) (A)	構成比 (%)	通過客(人) (B)	構成比 (%)
太平洋線	4,154,321	26.6	2,575,500	20.6	1,578,800	50.3
欧州線	2,004,715	12.8	1,912,000	15.3	92,700	3.0
オセアニア線	544,104	3.5	461,800	3.7	82,300	2.6
グアム線	709,505	4.5	657,900	5.3	51,600	1.6
アジア線	2,743,817	17.5	2,113,800	16.9	630,000	20.1
台湾線	1,126,508	7.2	964,200	7.7	162,300	5.2
香港線	1,034,508	6.6	944,600	7.6	89,900	2.9
中国線	1,811,113	11.6	1,626,600	13.0	184,500	5.9
韓国線	1,513,210	9.7	1,246,900	10.0	266,300	8.5
合計	15,641,800	100.0	12,503,300	100.0	3,138,400	100.0

(出所) 成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT 2010」

成田空港の決算状況

成田国際空港㈱の最近の決算状況をみると、売上高は、2005年度の1,712億円から07年度の1,998億円（05年度比＋16.7％）にかけて二桁の増加となっている（図表81）。これは、免税ブランドモールの「narita nakamise（06年6月開業）」と「ナリタ5番街（07年4月開業）」が相次いでオープンした（図表82）ことによるリテール事業の増収（05年度237億円 07年度540億円、同＋127.8％）が大きく寄与している。

08年度から09年度にかけては、08年9月に起こったリーマンショックによる世界同時不況の影響から航空旅客・貨物需要が大幅に落ち込み、09年度の売上高は07年度比 1割程度水準を切り下げ1,798億円となったが、10年度には、世界経済が緩やかに回復したことに加え、旅客関連料金の改定^{注9}や成田スカイアクセス開業（10年7月）、上期の好調な物販・飲食収入などにより1,878億円（同＋4.5％）となった。

この間の売上高に占める空港運営事業の構成比は05年度の67.2％から10年度には56.1％（05年度比 11.1ポイント）に水準を切り下げている。一方、リテール事業は同13.8％から26.6％（同＋12.8ポイント）に大幅上昇している。このような売上構成比の変化を映じて、10年度の営業利益の構成比はリテール事業が44.7％と最も多く、次いで施設貸付事業（41.3％）、空港運営事業（14.7％）の順となっている。

図表 81 成田国際空港㈱の売上高・営業利益の推移
(単位:億円、%)

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	前年度比	構成比
売上高	1,712	1,843	1,998	1,894	1,798	1,878	4.5	100.0
空港運営事業	1,151	1,129	1,121	1,046	1,001	1,053	5.2	56.1
対売上高構成比	67.2	61.3	56.1	55.2	55.7	56.1	-	-
リテール事業	237	381	540	516	484	500	3.2	26.6
対売上高構成比	13.8	20.7	27.0	27.2	26.9	26.6	-	-
施設貸付事業	321	329	334	329	309	309	▲ 0.2	16.5
対売上高構成比	18.8	17.9	16.7	17.4	17.2	16.5	-	-
鉄道事業	2	2	2	2	2	15	690.8	0.8
対売上高構成比	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.8	-	-
営業利益	420	333	328	234	213	320	50.1	100.0
空港運営事業	169	64	32	▲ 38	▲ 38	47	-	14.7
リテール事業	118	135	168	148	135	143	6.0	44.7
施設貸付事業	136	138	134	130	124	132	6.6	41.3
鉄道事業	▲ 4	▲ 3	▲ 5	▲ 6	▲ 7	▲ 3	-	▲ 0.9

(出所)成田国際空港㈱

図表 82 成田空港の免税ブランドモール(単位:店、㎡)

		飲食店	一般物販店	免税店	合計
narita nakamise (第1旅客ターミナル) -2006年6月オープン-	店舗数	1	3	14	18
	店舗面積	330	675	2,599	3,604
ナリタ5番街 (第2旅客ターミナル) -2007年4月オープン-	店舗数	3	6	20	29
	店舗面積	519	526	2,900	3,945

(出所)各種データからちばぎん総合研究所が作成。

(注9) 09年11月より旅客サービス施設使用料(乗継)[大人1,020円、小人510円(税込み)]及び旅客保安サービス料[大人・小人ともに500円(税込み)]を新たに新設した。

国際空港の決算状況の比較（財務分析）

2010年度の国際線ターミナル等運営会社各社の決算によると、売上高の規模は成田国際空港㈱が1,878億円と最も多く、次いで日本空港ビルディング㈱（1,348億円）、関西国際空港㈱（894億円）、中部国際空港㈱（426億円）の順となっている（図表83）。

その他の財務分析の概要は以下の通り。

収益性（売上高営業利益率）

売上高営業利益率は、関西国際空港㈱が21.3%と収益性が最も高い。次いで、成田国際空港㈱（17.0%）、中部国際空港㈱（9.7%）、日本空港ビルディング㈱（3.1%）の順となっている。

安定性（自己資本比率）

自己資本比率は、日本空港ビルディング㈱が50.6%と安定性が最も高い。次いで、関西国際空港㈱（32.1%）、成田国際空港㈱（24.2%）、中部国際空港㈱（15.7%）の順となっている。

成長性（売上高前期比増加率）

売上高増加率（前期比）は、日本空港ビルディング㈱が前期比+11.4%と最も高い（日本空港ビルディング㈱が二桁増加しているのは、10年10月に第2ターミナル増築部及び新国際線ターミナルが供用開始となったことによるもの）。次いで、成田国際空港㈱（4.5%）、関西国際空港㈱（3.3%）、中部国際空港㈱（0.7%）となっている。

効率性（総資産回転率）

総資産回転率は、日本空港ビルディング㈱が0.7回と最も効率性が高い。次いで、成田国際空港㈱（0.2回）、中部国際空港㈱（0.1回）、関西国際空港㈱（0.05回）となっている。

図表 83 国際空港経営会社の決算状況（2010年度）

（単位：億円、%）

	成田国際空港㈱		中部国際空港㈱		関西国際空港㈱		日本空港ビルディング㈱	
		前期比		前期比		前期比	（注2）	前期比
売上高	1,878	4.5	426	0.7	894	3.3	1,348	11.4
営業利益	320	50.1	41	280.1	190	51.5	42	▲ 18.0
経常利益	234	86.9	11	—	83	795.4	31	▲ 37.9
当期純利益	100	64.4	10	—	73	415.9	9	▲ 63.8
総資産	9,356	▲ 9.7	5,014	▲ 2.2	18,934	▲ 1.2	1,990	6.8
売上高営業利益率（%）	17.0	—	9.7	—	21.3	—	3.1	—
自己資本比率（%）	24.2	—	15.7	—	32.1	—	50.6	—
総資産回転率（回）	0.2	—	0.1	—	0.05	—	0.7	—

（注）1.出所：各社ホームページ

2.羽田空港の経営は、国内線ターミナルは日本空港ビルディング㈱、国際線ターミナルは東京国際空港ターミナル㈱が行っているが、国際線ターミナルは期の途中である2010年10月に供用開始となったため、ここでは日本空港ビルディング㈱にて比較した。

2011年度 千葉銀行受託調査

成田空港と千葉県経済の飛躍的发展のために
～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せ～

2011年9月

■調 査 株式会社 ちばぎん総合研究所 受託調査部
〒263-0043 千葉県千葉市稲毛区小仲台 2-3-12
(電話)043-207-0621