

成田空港を活用したビジネス・交流機能
強化等に関する可能性検討調査について

調査の背景と目的	1
1. 国際・国内ネットワークの拡充可能性について	2
・エアラインに対するヒアリング結果、貨物事業者アンケート結果	
・国内線需要と方面別国際線需要予測	
2. ビジネス・交流機能強化の可能性について	6
・ビジネス、交流機能強化に向けた4つの方向性の提案	
・空港関連事業者等のヒアリング結果	
・海外の空港周辺における物流・交流拠点等の形成事例	

調査の背景と目的

(背景)

成田空港では、首都圏の国際拠点空港として、発着容量30万回化の段階的な実現やオープンスカイの進展に伴う多様な航空ニーズに対応すべく、ビジネスジェットの導入促進やLCC専用ターミナルの検討、国内線の充実による内際ハブ機能の強化が進められている。

(調査の目的)

本調査では、成田空港がアジア有数のハブ空港としての実力を最大限発揮できる環境を整えるために、以下の2点について調査した。



調査

空港利用者ヒアリングやアンケート等により成田空港の国際・国内ネットワークの拡充可能性を調査 (P2 ~ P5)

アジアの国際ハブ空港としての実力を最大限発揮するため、成田空港の国際・国内ネットワークの拡充可能性を検討

- エアラインのヒアリング調査
- アンケート調査(旅客、貨物事業者)
- 国際・国内線需要の予測調査

調査

空港事業者へのヒアリングを含め空港を活用したビジネス・交流機能強化の可能性を調査 (P6 ~ P9)

発着容量の拡大などの空港を取り巻く環境変化や、「総合特別区域法」等の国の動向を踏まえ、空港を活用したビジネス・交流機能強化の可能性を検討

- 空港関連事業者等のヒアリング調査
- 海外空港における事例調査
- 方向性の提案

エアラインヒアリング結果

エアラインから就航に関する意向をヒアリングした。(前回のグレード・アップ「ナリタ」活用戦略会議で説明済)

成田空港就航に関する課題点・要望(サンプル数:9社)

空港機能の強化

- ・ 運航要望の多い時間帯における発着枠の拡大
- ・ ハブ機能の維持・強化(際 = 際、内 = 際乗り継ぎ機能(羽田へのアクセス強化を含む))
- ・ 旅客動線の制御やIT化によるセルフサービスの促進を見据えたフロア整備、出入国手続きの簡素化を促すためのCIQ(税関・入管・検疫)との協力体制の構築
- ・ 空港の利用時間の拡大

財政的な支援

- ・ 公租公課負担の軽減
- ・ 空港関連施設賃料等の低減や支援
- ・ 空港需要の増加に向けた各地域・自治体の積極的な関与

アクセスの改善

- ・ 朝晩の時間帯における公共交通機関の空港アクセスの改善
- ・ バスによるアクセス利便性の改善。補助ということではなく、事業者の参入を増やすことによる競争原理に基づいた運賃設定を希望
- ・ 空港に入る際のセキュリティーの簡素化

貨物事業者アンケート結果

成田空港の国際・国内ネットワークの拡大に伴う貨物取扱動向や空港を取り巻く課題について、アンケート調査した。

成田空港利用フォワーダーの意向(サンプル数20社)

国内線の拡大等と貨物輸送:

(現在、成田空港で国内線の貨物輸送をしている事業者は回答のあった20社中5社)

国内線の拡大やLCCによる貨物輸送等が行われた場合には、成田空港利用の国内線貨物輸送について9社(現在輸送している3社 + 輸送を行っていない6社)が増加すると回答。

さらに、以下のような物流関連の環境整備等がなされた場合、20社中17社が成田空港利用の国内線貨物輸送が増えると回答。

環境整備等:

就航路線の拡大のほか、空港内外の貨物エリアの統合、通関手続きの迅速化及び24時間化、周辺道路の整備等についての要望。

【国内線需要予測】

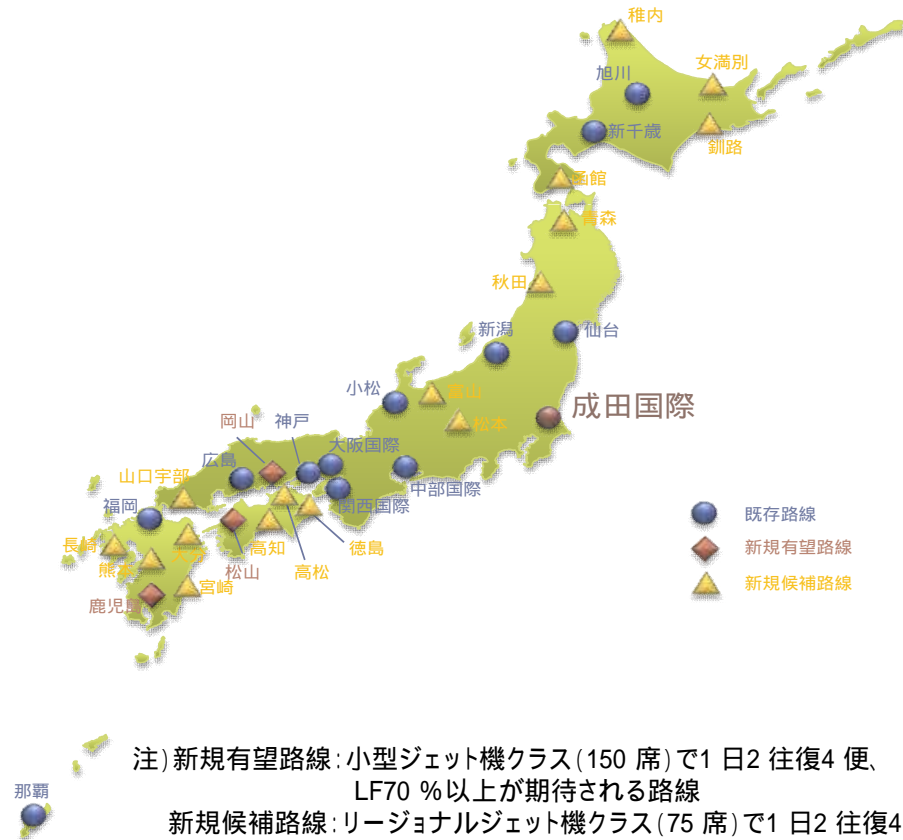
成田空港の国内線新規路線候補の旅客数を試算した結果、岡山線、松山線、鹿児島線の3路線の路線就航可能性が有望である結果となった。その他、稚内、高松等の18路線については、リージョナルジェット機(75席)での成立可能性があるとの結果となった。

予測手法:三菱総研「交通需要予測モデル」(2011年9月)を適用。

国内線充実・LCC就航による成田空港の利用意向
アンケート調査結果(サンプル数2,150人)

	首都圏住民 の意向(850人)	首都圏外住民 の意向(1,300人)
海外旅行	LCC就航で約37% が増加と回答	国内線充実により、 約27%が増加と 回答 LCC就航で約28% が増加と回答
国内旅行	国内線充実により、 約24%が増加と 回答 LCC就航で約28% が増加と回答	国内線充実により、 約17%が増加と 回答 LCC就航で約23% が増加と回答

成田空港国内線の新規路線候補(2015年)



調査 国際・国内ネットワーク4

【国際線需要予測】

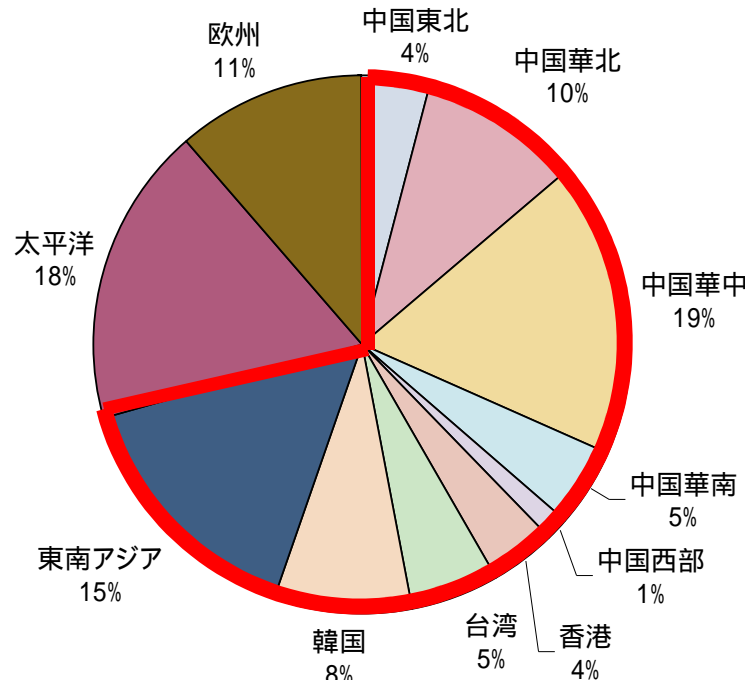
2010年から2030年にかけての首都圏空港(成田 + 羽田)の海外方面別の国際線旅客需要を簡易的に試算した。

その結果、中国方面で最も伸びが高く約3.1 ~ 3.5倍、次いで東南アジア方面の約1.7倍、その他の方面では約1.5 ~ 1.6倍の伸びが期待される結果となった。

国際線旅客需要増加分の方面別内訳を見ると、中国華中(上海等)19%、太平洋18%、東南アジア15%、欧州11%が大きく、これらの方面の新たな都市への就航可能性が期待される。

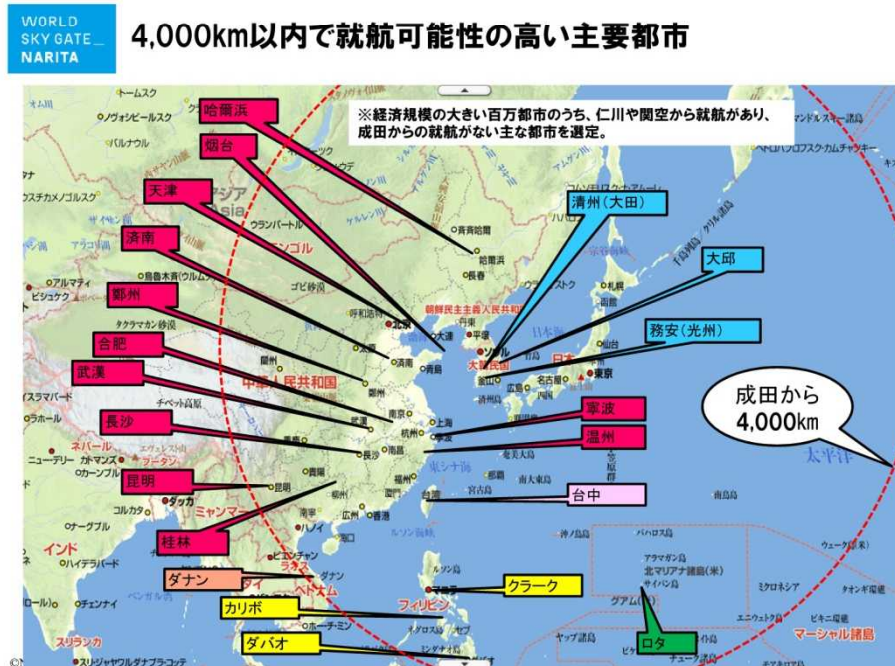
予測手法: 国総研・全国発生モデルを適用。「航空需要予測について」(国土技術政策総合研究所 2007年)

首都圏空港(成田 + 羽田)の国際線旅客需要増加の方面別シェア(2030年 - 2010年)



注) 太平洋: 北米、南米、オセアニア
 欧州: 欧州、ロシア、アフリカ、中近東、南アジア

(参考) 4,000km以内で就航可能性の高い主要都市 (出典: 成田国際空港株式会社 資料)



注) 4,000km = LCCのビジネスモデルにおいて、近距離高頻度の実現を可能にする目安、すなわち、LCCの主要機材であるA320やB737を基軸としたもの

空港関連事業者等のヒアリング調査(P8)及び海外空港における事例調査(P9)の結果を踏まえた、ビジネス・交流機能強化の方向性は以下のとおり。

1. 成田の航空物流機能の強化

(背景)

- ・成田空港は国内最大の国際航空貨物取扱空港であり、世界各地域への路線が充実。また、国内最大のマーケットである首都圏を背後に抱えており、羽田空港と比較すると、地価が低く、周辺の余地も多い。
- ・一方、国内線の路線が少なく、国際 - 国内の接続輸送の面で、不利。また、貨物基地の分散、通関手続きに時間がかかる、周辺の道路混雑、24時間運用でない、等の課題あり。

方向性:

国内貨物便の充実や周辺交通網の整備等を進めるとともに、各種の規制緩和を図る。また、「24時間運用でかつ貨物の拠点空港を志向する地方空港」との連携を強める。

2. バイオ関連研究・交流機能の整備

(背景)

- ・我が国においては、バイオ関連産業は重点分野と位置づけられ、その発展のため、産学官の連携、国際的なオープンイノベーションの推進が必要。
- ・圏央道開通後は、つくば - 成田 - かずさが結ばれ、首都圏の主な研究機能、交流機能が結びつき、成田空港周辺地域は研究・交流機能の適地となる可能性あり。

方向性:

成田空港のネットワーク機能を活かし、バイオ関係をはじめとした国際交流を支援する「国際ビジネス・カンファレンス機能」(国際会議、ビジネス・ミーティング、研修会議等)や研究機能等の充実を図る。

3. 空港マネジメント・マーケティング人材育成拠点・機能の形成

(背景)

- ・「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」が平成24年3月6日に閣議決定され、国内地方空港の経営改革は今後急速に具体化。よって、短期的かつ大量に国内人材を育成する必要あり。
- ・成田国際空港株式会社は、既に海外の空港において国際協力の観点から空港職員の研修等技術協力の実績がある。
- ・成田空港には多数のエアラインが拠点を構えており、地上スタッフ向けの人材育成も担うことができ、空港周辺に人材育成機能を誘致・集積し得るポテンシャルは高い。

方向性:

成田空港およびその周辺地域において、空港マネジメント・マーケティング人材育成拠点・機能の形成を図る。

4. 既存MICE施設との連携強化による国際会議誘致促進

(背景)

- ・圏央道沿線の教育・研究集積と海外との結節点として重要な位置にある成田空港とその周辺地域は、MICE (Meeting, Incentive, Convention, Exhibition) 誘致において首都圏内でも大きなポテンシャルを有する。
- ・幕張メッセや東京ビッグサイトにおいては、京都国際会館のような固定席2,000席以上を有する国際会議場が隣接しておらず、海外との国際会議誘致競争における課題となっている。

方向性:

既存のMICE施設と連携し首都圏全体のMICEの国際競争力を高める、国際会議場等MICEの核となる施設を、成田空港周辺に誘致する。

空港関連事業者等のヒアリング結果

空港関連事業者10社、1研究機関、1ディベロッパーから規制緩和策等のニーズをヒアリングした。

規制緩和策に関する課題点・要望(サンプル数:12者)

規制緩和策について

- ・ チャーター便の申請が10日前となっており、短縮化を期待。
- ・ 登録車両の検問免除など検問の簡略化を期待。
- ・ 税関が北部と南部に分かれたのは、非効率である。
- ・ カボタージュをはじめ、規制を緩和し、門戸を広げるのは良いこと。

空港機能について

- ・ 成田の国内便が増え、国際便との経路がうまくいくようであれば、成田を中継して国内便につなぐこともありうる。
- ・ 朝夕通勤ラッシュ時にトラックが渋滞に巻き込まれ、ピストン稼働できず非効率である。周辺道路の渋滞状況を把握して、対応策を検討してほしい。
- ・ 九州地方は、電子部品の工場が多いので、便数を増やしてほしい。
- ・ 成田空港および周辺勤務者が、利用できる飲食店が少ない。

その他

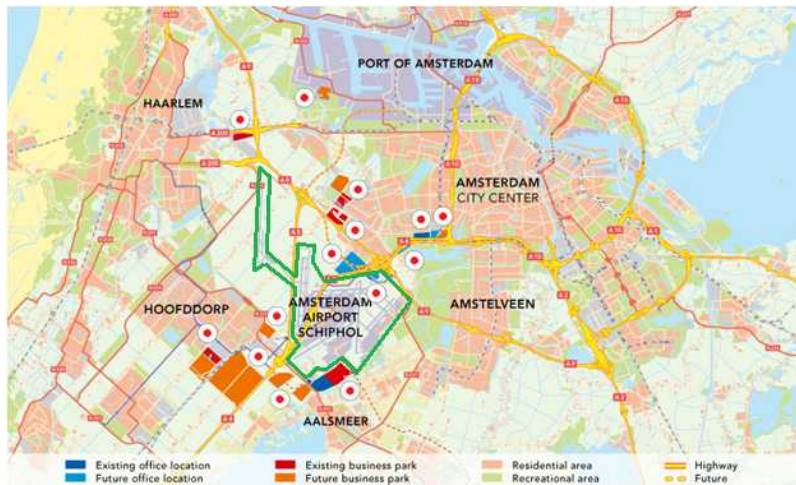
- ・ アジア、特に、シンガポール、中国でも、バイオに力を入れており、それらとの国際交流も重要。
- ・ 会議施設の充実は宿泊施設とセットでなければならない。
- ・ 海外等から来る参加者のためのアフターコンベンションも重要。
- ・ 小型のコンベンションで、ショッピングやアミューズメントの開発も行い、周辺観光地と連携していくことは考えられる。

海外の空港周辺における物流・交流拠点等の形成事例

大都市近郊で、交通アクセスに優れている国際空港の周辺における、物流・研究開発・オフィス機能の複合拠点、及び国際物流拠点の形成事例は以下のとおり。

1. スキポール空港：国際ビジネスパーク

- ・1987年、スキポール空港を中心とした産業誘致・育成を目的に官民出資のスキポール地域開発会社を設立。
- ・流通・保管・組立等のロジステック拠点、オフィス・研究開発機能の複合拠点、国際企業のオフィス拠点などの拠点形成を実施。
- ・日本からのキャノン・ヤマハ・リコー・三菱自動車等を含む1,400社以上の企業誘致に成功。



注：赤色(既存箇所)、橙色(計画箇所)がビジネスパークの所在地を示す

図 アムステルダム市、スキポール空港、ビジネスパークの配置

出典：スキポール地域開発会社HP <http://sadc.nl/>他

2. フランクフルト空港：国際物流拠点

- ・フランクフルト空港は、地理的には欧州のほぼ中心にある。
- ・空港周辺のカーゴシティにおいて積極的な設備投資。
- ・地理的重要性・フランクフルトの数々の社会・交通インフラとも相まって空港とその周辺には運輸・物流産業の国際物流拠点が数多く設置。近年は中東欧への輸送ハブとなっている。

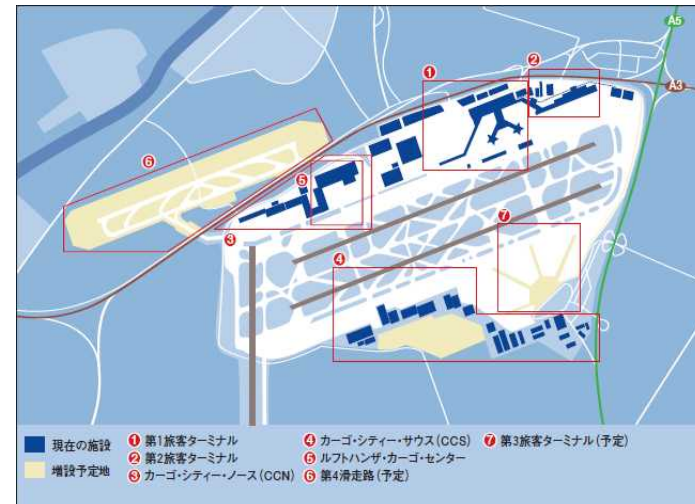


図 フランクフルト空港の配置

出典：日刊カーゴ電子版「新局面の欧州物流」2008年11月他