
「成田空港と地方創生」
千葉経済センター【公益財団法人ひまわりベンチャー育成基金】

はじめに

2016年は成田国際空港（以下、成田空港と記載）の整備が閣議決定されて50年の節目の年である。最近の成田空港関連の動きをみると、2013年3月の夜間の離着陸制限の条件付き緩和や15年3月の検問のノンストップ化、同年4月の第3旅客ターミナルの供用開始など機能強化を着々と進めてきた。さらに、16年9月には空港周辺9市町や千葉県、成田国際空港(株)、国土交通省から構成される「成田空港に関する四者協議会」にて「更なる機能強化の検討を進めるに当たっての確認書」が締結され、3本目の滑走路新設及びB滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和が具体的に検討されるなど、年間50万回の発着枠の確保に向けて成田空港は新たなステージを迎えた。

一方、羽田空港の再国際化や地方空港と海外空港を結ぶ直行便の増加等を映じて成田空港の国際線航空旅客数及び航空貨物量の国内シェアが低下していることに加え、アジア主要空港の大規模な施設整備の進展により国際空港間におけるハブ空港争いが激化するなど、成田空港を取り巻く経営環境は厳しさを増している。

こうしたなか、2015年度には第2次安倍内閣が掲げる「地方創生」の旗印のもと全国の自治体が「人口ビジョン」及び「地方版総合戦略」を策定し、各地域のインフラや地域特性を活かした地域の持続可能性を高める取り組みが行われている。千葉県は、日本最大の世界の玄関口である成田空港を有しており、2020年に東京オリンピック・パラリンピック（以下、東京オリ・パラと記載）の開催を控える状況下、機能強化が進む成田空港を地域の行政や住民が「Our Airport」として最大限活用することは、空港がさらに元気になるとともに「地方創生」を通じて地域も元気になる「Win-Winの関係」を築くうえで極めて重要な視点と考える。

本調査では、成田空港を取り巻く環境変化や課題及び県内自治体の総合戦略における成田空港を活用した施策・事業の動向を整理し、成田空港を活用した地方創生の今後の方向性について提言することとした。

1. 成田空港運用の現状と課題

まず、成田空港の「実力」をみておこう。結論を先に言えば、国内LCC路線の就航拡大を背景に発着回数や旅客数、貨物量など主要指標は増加基調を辿っているものの、羽田空港の再国際化や地方空港の台頭などによって、国内およびアジアにおける成田空港の競争力は、相対的に低下が続いていると言わざるを得ない。この間、成田空港の存在が千葉県に及ぼす経済波及効果は1兆1,440億円にも上り、地域経済に与える恩恵は大きい（県全産業生産額は約40兆円）。

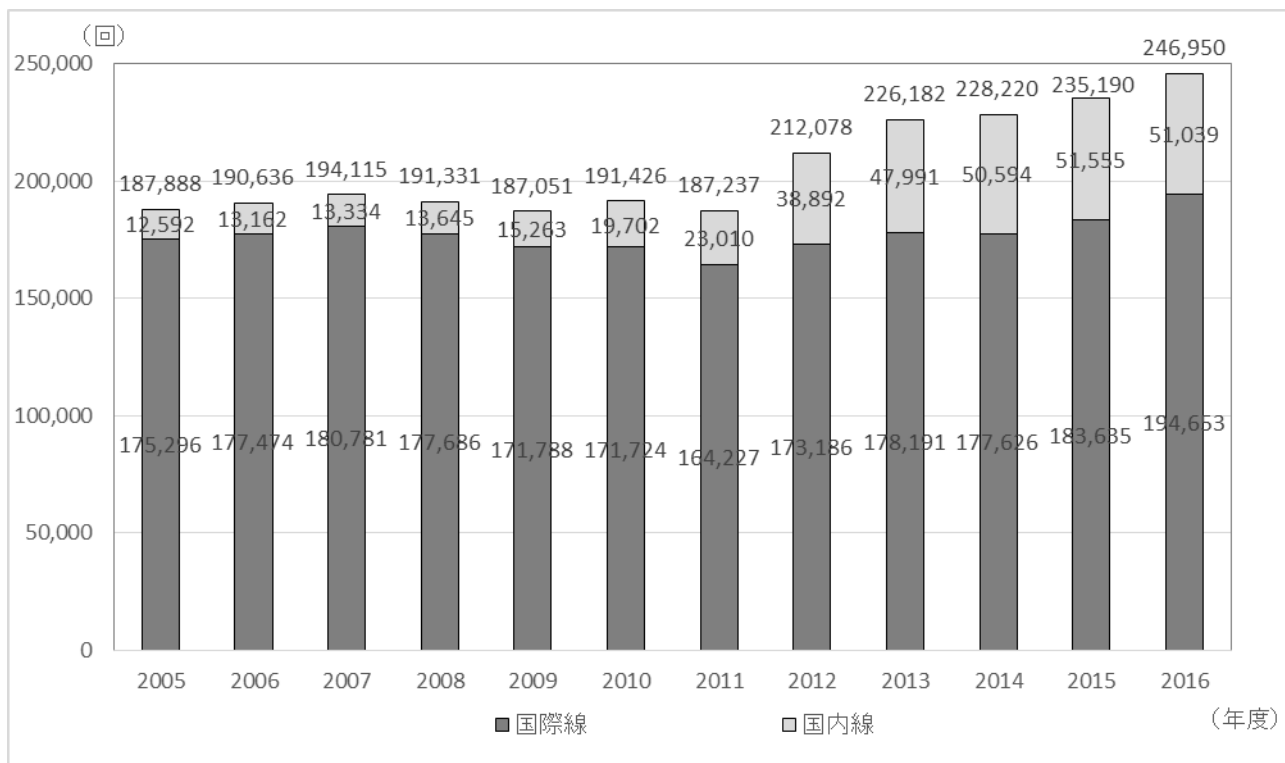
（1）運用状況（実数）

成田空港の航空機発着回数（図表1）をみると、2002年度の暫定平行滑走路の供用開始以降2011年度までは、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（10年9月）による中国の反日感情の高まりなど世界情勢や、東日本大震災の発生もあって、年間19万回前後で横ばい裡に推移した。2012年度以降は一転して、旅客需要面で訪日観光人気が高まる中で、供給面でも台湾線・香港線などアジア路線を中心とした国際線の新規就航・増便やLCC就航（12年）とその後の増便を背景に右肩上がりとなり、2015年度は23.5万回と4年連続で開港以来最高値を更新した。国際・国内線別にみると、国際線（全体の8割）は主力路線の一部羽田シフトなどから低い伸びに止まる一方、国内線（同2割）はLCC路線の相次ぐ就航を映じて、15年度に5.2万回と4年間で2.2倍と顕著な伸びを示している。

航空旅客数（図表2）は、2010年度まで概ね3,200～3,600万人のレンジで推移した後、東日本大震災が発生した直後の2011年度には2,885万人（前年度比▲11.3%）まで水準を切り下げた。その後は、国際線日本人旅客が減少した（若年層の海外旅行離れ、羽田や地方空港との競合激化）ものの、国際線外国人旅客の牽引（2011年度593万人→15年度1,290万人）や国内線旅客の大幅増（同193万人→689万人、LCCの就航拡大）から、全体としては増加基調が続いている。この間、国際線通過（トランジット）客は欧米路線の羽田シフトやアジア主要空港のハブ機能強化の動きを受けて減少傾向にある。

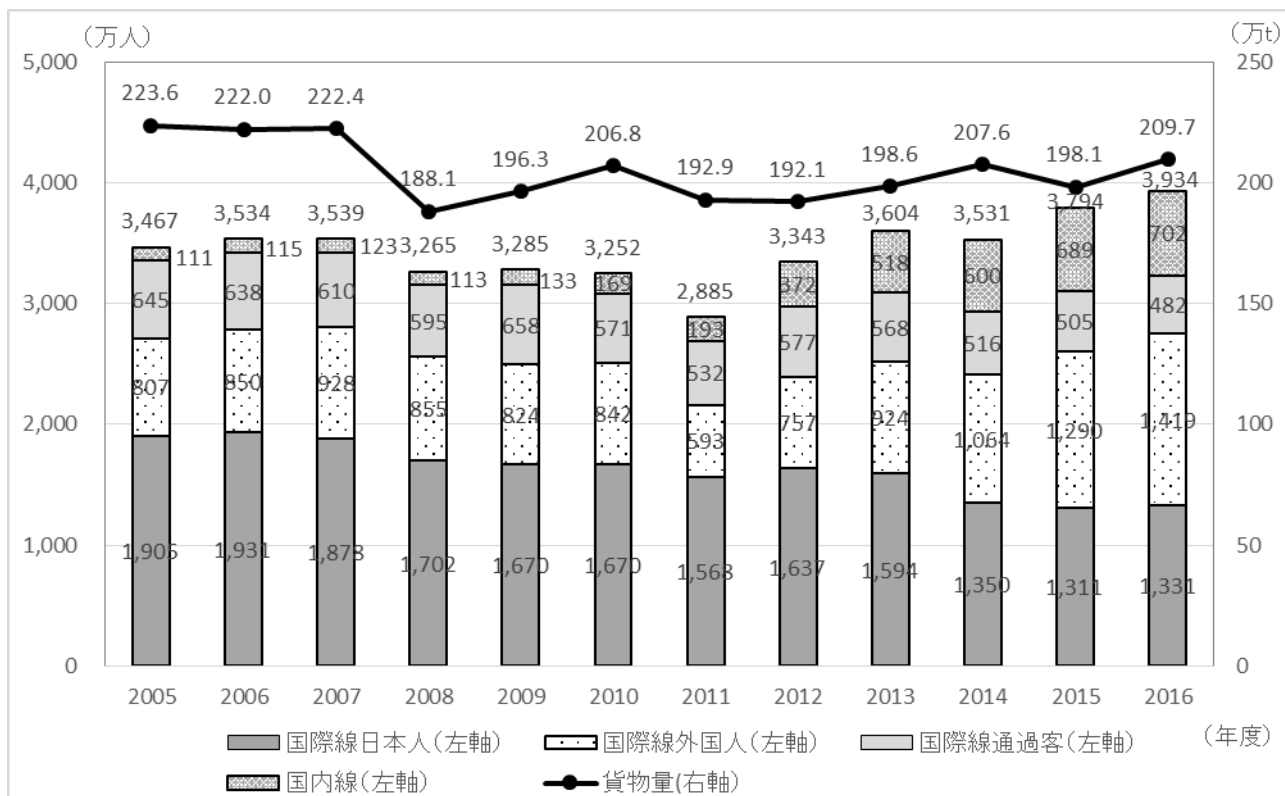
航空貨物量（同）は、2007年度まで概ね220万トン前後で横ばい推移した後、リーマンショックの2008年度は188.1万トン（前年度比▲15.4%）となった。一時回復したものの2011年度には震災と原発事故風評被害から減少。2012年度以降再び増加基調に転じたが、国内生産拠点の海外シフトを底流に、運用時間帯の制約の差などもあって震災時に一旦海外勢に奪われた発着・経由基地としての地位を奪い戻すことが難しいことなどから、ここ数年は200万トン前後とリーマン前を下回る水準で推移している。

図表 1 航空機発着回数



(注) 1. 出所：成田国際空港(株)「空港運用状況(年度別)」
 2. 2016年度は前年比(4~11月)を利用した推計値

図表 2 航空旅客数・航空貨物量



(注) 1. 出所：成田国際空港(株)「空港運用状況(年度別)」
 2. 2016年度は前年比(4~11月)を利用した推計値

(2) 運用状況

① 国内空港シェア

航空旅客数に係る成田空港の国内空港シェアをみると、国際線が 37.3% (2007 年比▲19.3 ポイント) と低下が著しい。首都圏空港のライバルである羽田空港の機能強化¹や 2 国間航空交渉を受けて主力路線の一部が羽田にシフトしたほか、関西空港も所謂ゴールデンルート (関空入国→成田・羽田出国、またはその逆) を通る中国人観光客の増加や 24 時間空港である優位性を活かしてシェアを伸ばしている。地方空港も北海道や九州²・沖縄などリゾート地を抱える空港が海外空港直行路線を新・増設しつつアジアから客足を確保しているほか、それ以外の地方 (とくに県営空港) でも、地方創生の流れを汲んだ国の交付金等を活用した行政による旅行助成金やチャーター便補助金も投入しつつ、インバウンド客獲得に取り組み、徐々に地歩を固めつつある。

反面、国内線では、LCC 路線の成田発着が増えている効果から水準はなお低いを着実にシェアを伸ばしており、成田国際空港株式会社 (以下、NAA と記載) による誘致努力の成果も反映された形となっている。

国際航空貨物取扱量の国内空港シェアをみると、15 年度時点で 58.0% と圧倒的なシェアを確保しており、断トツの貿易空港である (図表 4)。もっとも時系列で見ると、2007 年度の 67.1% から▲9.1 ポイント下落している。逆にシェアを伸ばしているのは羽田および一部地方空港で、旅客便に貨物が相乗りするベリー便³貨物が国際旅客便の増便に伴い、増加基調にある。

¹ 再国際化や 4 本目の D 滑走路供用開始 (2010 年)、国際線旅客ターミナルの拡張 (2014 年) など。

² 海外への直行便は新千歳空港で 46 便/日、福岡空港で 94 便/日 (2017 年 1 月 17 日時点)。

³ ベリー (belly) は腹部の意味で、旅客機の腹部に当たる部分に貨物室があることから名付けられた。

図表 3 国内空港における乗降客数の構成比

国際線乗降客数(%)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
成田空港	56.6	56.2	56.5	52.2	47.1	46.8	46.5	40.7	37.3
羽田空港	3.6	4.8	5.5	9.0	14.1	13.8	13.4	17.6	17.6
首都圏空港	60.1	61.0	62.0	61.2	61.3	60.6	59.9	58.3	54.9
関西空港	19.7	19.5	19.0	19.2	19.3	19.6	19.8	20.4	22.5
那覇空港	0.5	0.6	0.6	0.8	1.0	1.1	1.7	2.5	3.3
福岡空港	4.2	4.0	4.2	4.5	5.0	5.3	5.3	5.6	6.1
中部空港	9.7	9.4	8.3	8.2	8.2	7.6	7.2	6.7	6.4
新千歳空港	1.5	1.6	1.7	1.8	1.7	1.9	2.2	2.6	3.0
その他空港	4.3	3.9	4.1	4.4	3.6	4.0	4.0	3.9	3.8

国内線乗降客数(%)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
成田空港	0.6	0.6	0.7	1.0	1.1	2.0	2.6	3.0	3.4
羽田空港	32.7	33.1	33.4	33.6	33.5	32.2	31.4	31.1	30.6
首都圏空港	33.3	33.7	34.1	34.6	34.6	34.3	34.1	34.0	34.0
関西空港	2.9	2.7	2.2	2.2	2.2	2.9	3.1	3.2	3.3
那覇空港	7.4	7.7	7.7	7.9	8.0	8.1	7.8	7.9	7.9
福岡空港	7.8	7.7	7.8	7.7	7.9	8.1	8.2	8.1	8.2
中部空港	3.1	3.1	2.8	2.7	2.7	2.6	2.8	2.7	2.7
新千歳空港	8.8	8.7	8.8	8.9	9.0	9.1	9.0	8.8	9.1
その他空港	36.8	36.5	36.5	36.0	35.5	34.9	35.0	35.2	34.8

(出所) 国土交通省「年度別空港管理状況調書」

図表 4 国内空港における貨物取扱量の構成比

国際線貨物取扱量(%)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
成田空港	67.1	68.5	69.8	64.7	63.0	63.3	62.7	58.5	58.0
羽田空港	0.2	0.4	0.6	1.9	4.0	4.6	4.9	8.7	9.8
首都圏空港	67.3	68.9	70.4	66.6	67.0	67.9	67.5	67.2	67.9
関西空港	23.9	24.1	21.2	22.3	22.0	21.5	20.4	20.3	19.8
那覇空港	0.1	0.1	1.8	4.8	4.7	4.6	5.1	5.2	5.2
福岡空港	1.7	1.6	1.7	1.6	1.6	1.5	1.6	1.4	1.5
中部空港	6.2	4.5	4.2	3.7	3.8	3.7	4.6	5.0	4.7
新千歳空港	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3
その他空港	0.7	0.7	0.6	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6

国内線貨物取扱量(%)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
成田空港	0.3	0.2	0.2	0.3	0.4	1.0	2.4	3.0	2.7
羽田空港	37.6	37.6	38.7	39.7	40.1	40.3	41.1	41.2	41.6
首都圏空港	37.8	37.8	38.9	39.9	40.5	41.3	43.5	44.3	44.3
関西空港	2.9	3.2	2.1	2.1	2.1	1.6	1.3	1.2	1.2
那覇空港	9.8	11.4	12.0	12.3	12.5	12.5	11.8	11.9	12.3
福岡空港	10.8	10.1	10.2	10.5	11.1	11.0	10.7	10.8	11.0
中部空港	2.2	2.0	1.8	1.7	1.6	1.6	1.7	1.6	1.4
新千歳空港	11.9	11.9	11.6	11.9	12.5	12.0	11.5	11.4	11.3
その他空港	24.6	23.6	23.5	21.6	19.8	20.1	19.5	18.9	18.4

(出所) 国土交通省「年度別空港管理状況調書」

② アジアでの位置づけーハブ空港争いの激化

成田空港の路線ネットワークをアジアの主要空港と比較すると、仁川や香港空港などではアジア路線が80%を占めているのに対し、成田空港はアジア路線が48%、北米・欧州・豪州が28%、国内線が23%とバランスの良いネットワークが強みであり、特にアジアと北米の結節点（経由基地）として重要な役割を果たしている。しかし、旅客数や貨物取扱量をベースとする世界の空港の国際線ランキングをみると、主なアジア空港では既に24時間運用が当然のように行われていることや、航空機の大型化に対応した滑走路延長や増便のための更なる拡張などの動きを継続していることを映じて、旅客数では2007年の7位から15年には17位へと、貨物取扱量では2005年の2位から5位⁴へと低下している。将来を展望しても、アジアのライバル空港が拡張地を確保しつつ拡張・高度化などの機能強化の手を緩めない姿勢にあるのに対して、成田・羽田空港では土地確保を含めて将来構想実現のための対応が相対的に後手後手に回っている感が強く、このままではアジア主要空港の脅威と彼我の差がさらに拡大することが懸念される。

図表 5 世界の空港国際線ランキング

航空旅客数(千人)						
	2005年	2007年	2009年	2011年	2013年	2015年
1位	ヒースロー空港 (61,011)	ヒースロー空港 (62,099)	ヒースロー空港 (60,651)	ヒースロー空港 (64,688)	ヒースロー空港 (67,325)	ドバイ国際空港 (77,453)
2位	シャルル・ド・ゴール 国際空港(48,869)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(54,904)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(53,032)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(55,675)	ドバイ国際空港 (65,876)	ヒースロー空港 (69,816)
3位	フランクフルト国際空港 (44,829)	スキポール空港 (47,693)	香港国際空港 (44,979)	香港国際空港 (52,753)	香港国際空港 (59,274)	香港国際空港 (68,071)
4位	スキポール空港 (43,999)	フランクフルト国際空港 (47,088)	フランクフルト国際空港 (44,521)	ドバイ国際空港 (50,192)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(56,768)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(60,367)
5位	香港国際空港 (39,800)	香港国際空港 (46,305)	スキポール空港 (43,521)	スキポール空港 (49,681)	チャンギ国際空港 (52,775)	スキポール空港 (58,246)
6位	チャンギ国際空港 (30,720)	チャンギ国際空港 (35,221)	ドバイ国際空港 (40,104)	フランクフルト国際空港 (49,477)	スキポール空港 (52,528)	チャンギ国際空港 (54,836)
7位	ガトウィック国際空港 (28,753)	成田国際空港 (34,237)	チャンギ国際空港 (36,089)	チャンギ国際空港 (45,429)	フランクフルト国際空港 (51,316)	フランクフルト国際空港 (53,994)
8位	成田国際空港 (27,048)	ドバイ国際空港 (33,481)	成田国際空港 (30,895)	スワンナプーム 国際空港(35,009)	スワンナプーム 国際空港(41,303)	仁川国際空港 (48,720)
9位	バンコク国際空港 (26,821)	スワンナプーム 国際空港(31,633)	バラハス空港(29,066)	仁川国際空港 (34,538)	仁川国際空港 (40,786)	スワンナプーム 国際空港(43,252)
10位	仁川国際空港 (25,591)	ガトウィック国際空港 (31,140)	スワンナプーム 国際空港(28,835)	バラハス空港(32,450)	アタテュルク国際空港 (41,979)	アタテュルク国際空港 (41,998)
				成田国際空港(※13位) (26,303)	成田国際空港(※13位) (30,490)	成田国際空港(※17位) (30,548)

航空貨物取扱量(千トン)						
	2005年	2007年	2009年	2011年	2013年	2015年
1位	香港国際空港 (3,408)	香港国際空港 (3,742)	香港国際空港 (3,350)	香港国際空港 (3,938)	香港国際空港 (4,127)	香港国際空港 (4,380)
2位	成田国際空港 (2,233)	仁川国際空港 (2,524)	仁川国際空港 (2,268)	仁川国際空港 (2,484)	ドバイ国際空港 (2,436)	ドバイ国際空港 (2,506)
3位	仁川国際空港 (2,120)	成田国際空港 (2,212)	ドバイ国際空港 (1,846)	浦東国際空港 (2,265)	仁川国際空港 (2,395)	仁川国際空港 (2,490)
4位	アンカレッジ国際空港 (2,016)	フランクフルト国際空港 (2,030)	成田国際空港 (1,810)	ドバイ国際空港 (2,190)	浦東国際空港 (2,159)	浦東国際空港 (2,395)
5位	チャンギ国際空港 (1,834)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,994)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,785)	フランクフルト国際空港 (2,084)	フランクフルト国際空港 (1,974)	成田国際空港 (2,036)
6位	フランクフルト国際空港 (1,825)	チャンギ国際空港 (1,895)	浦東国際空港 (1,778)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(2,045)	成田国際空港 (1,941)	桃園国際空港 (2,005)
7位	台北国際空港 (1,692)	浦東国際空港 (1,826)	フランクフルト国際空港 (1,758)	成田国際空港 (1,899)	チャンギ国際空港 (1,850)	アンカレッジ国際空港 (1,957)
8位	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,604)	アンカレッジ国際空港 (1,663)	チャンギ国際空港 (1,634)	チャンギ国際空港 (1,865)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,835)	フランクフルト国際空港 (1,951)
9位	浦東国際空港 (1,602)	マイアミ国際空港 (1,611)	桃園国際空港 (1,345)	アンカレッジ国際空港 (1,686)	アンカレッジ国際空港 (1,676)	シャルル・ド・ゴール 国際空港(1,861)
10位	スキポール空港 (1,450)	スキポール空港 (1,610)	マイアミ国際空港 (1,332)	桃園国際空港 (1,612)	マイアミ空港 (1,675)	チャンギ国際空港 (1,853)

(出所) 成田国際空港(株)「NARITA AIRPORT」、(財)成田国際空港振興協会「成田空港ハンドブック」

⁴ 2011年に7位まで順位を落としたが、震災の影響が徐々に薄れたことやNAAが国際線着陸料を引下げ、増量割引制度（着陸重量が前年比増加した場合、増加重量の5割分を着陸料から割り引く）も導入してことで、徐々に順位を盛り返しつつあるが、それでも震災前の4位には届かない状況。

(3) 経済波及効果

ちばぎん総合研究所の試算によると、2013年時点における成田空港の千葉県内への経済波及効果は1兆1,440億円(2007年比+1,651億円)と、千葉県全産業の生産額(2013年:39兆6,407億円)の2.9%に相当する(図表6)。産業分類別の上位3分野をみると、①運輸業(6,760億円)、②商業(1,028億円)、③不動産業(951億円)である。同波及効果は、成田空港の航空機発着回数(07年19.4万回→2013年22.6万回)と概ね比例関係⁵にあり、航空機発着回数が30万回となった際には1兆4,872億円(13年比+1.3倍)、50万回時には2兆5,168億円(同+2.2倍)と推計される。地方創生の取り組みの進展とともに、地域間競争が激化している状況下、県内産業の持続的な発展に向けて、成田空港の機能強化が果たす役割は引続き大きい。

図表6 成田空港の経済波及効果・雇用創出効果

	2007年	2013年	千葉県全体に 占める構成比
	(発着回数:19.4万回 航空旅客数:3,539万人)	(発着回数:22.6万回 航空旅客数:3,604万人)	
経済波及効果	9,789億円	1兆1,440億円	2.9%
雇用創出効果	63,928人	66,042人	3.1%

(出所) ちばぎん総合研究所が推計

⁵ 同波及効果は、機種(大型機かLCC 中型機か)や輸送対象(旅客か貨物か)によって試算値が変わってくる。ここでは機種や輸送対象が大きく変化しないという前提を置いている。

2. 成田空港を取り巻く環境変化とあるべき将来像

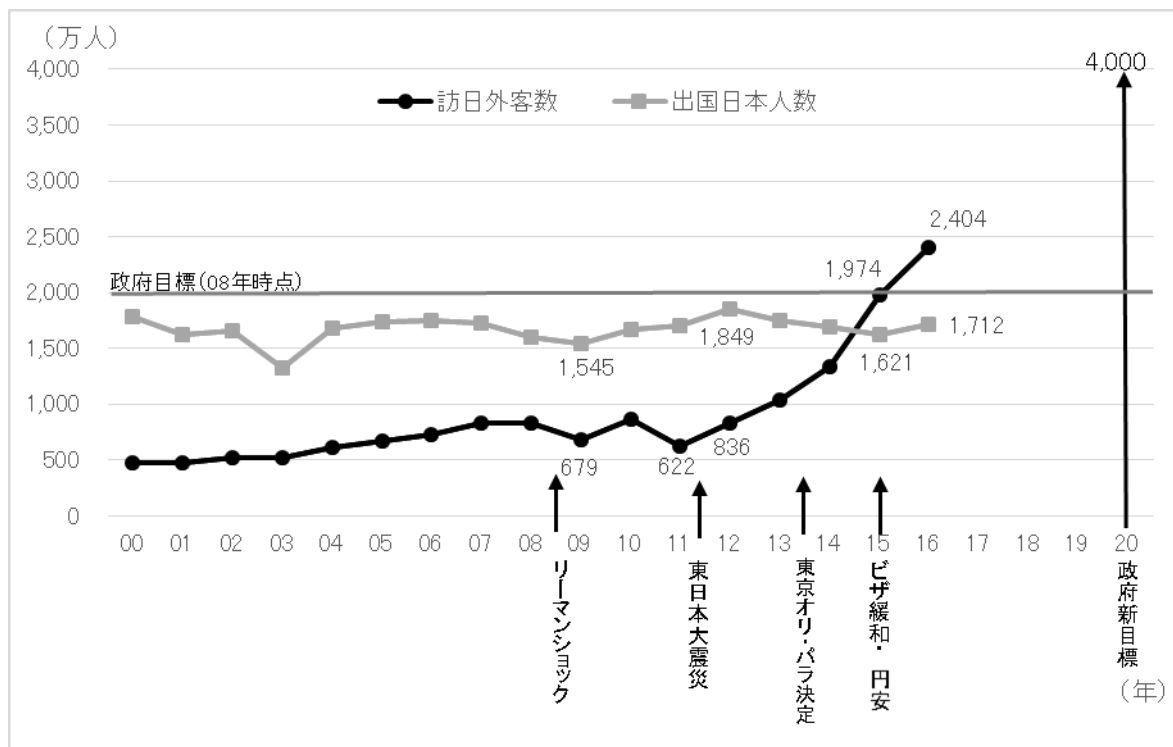
この章では、成田空港を取り巻く足許までの環境変化とこれまで機能強化の動きを踏まえたうえで、需要予測に基づくあるべき将来像や我が国航空行政における成田空港の位置づけについて、確認の意味も含めて触れる。

(1) 成田空港を取り巻く環境変化—東京オリンピック・パラリンピックの開催決定とインバウンド観光客の増加基調

我が国に来訪する外国人数は、東京オリ・パラの開催が決定（2013年9月）して外国人の日本への関心が高まったことに加え、為替円安やビザ緩和も寄与して、2012年の836万人から2015年には1,974万人と出国日本人数（1,621万人）を初めて上回った（図表7）。さらに、2016年には2,404万人（前年比約1.2倍）と最高値を更新し、僅か4年の間に約2.9倍に急増した。なお、2016年の訪日外客数のうち84%はアジア客（うち中国26.5%、韓国21.2%、台湾17.3%）が占めている。

世界の国際観光客数は、2010年の9.4億人から2020年には14億人、30年には18億人と急増が予想され、しかも増加の主体は、地理的に日本が有利なアジアの観光客となると推計されている（図表8）ことから、足許の訪日客増加基調は2020年東京オリ・パラ後も中長期的な流れとして継続していく可能性が高い⁶。成田空港は羽田と並ぶ首都圏空港として、引続き増加する訪日客の受け皿としての機能を着実に果たす責任がある。

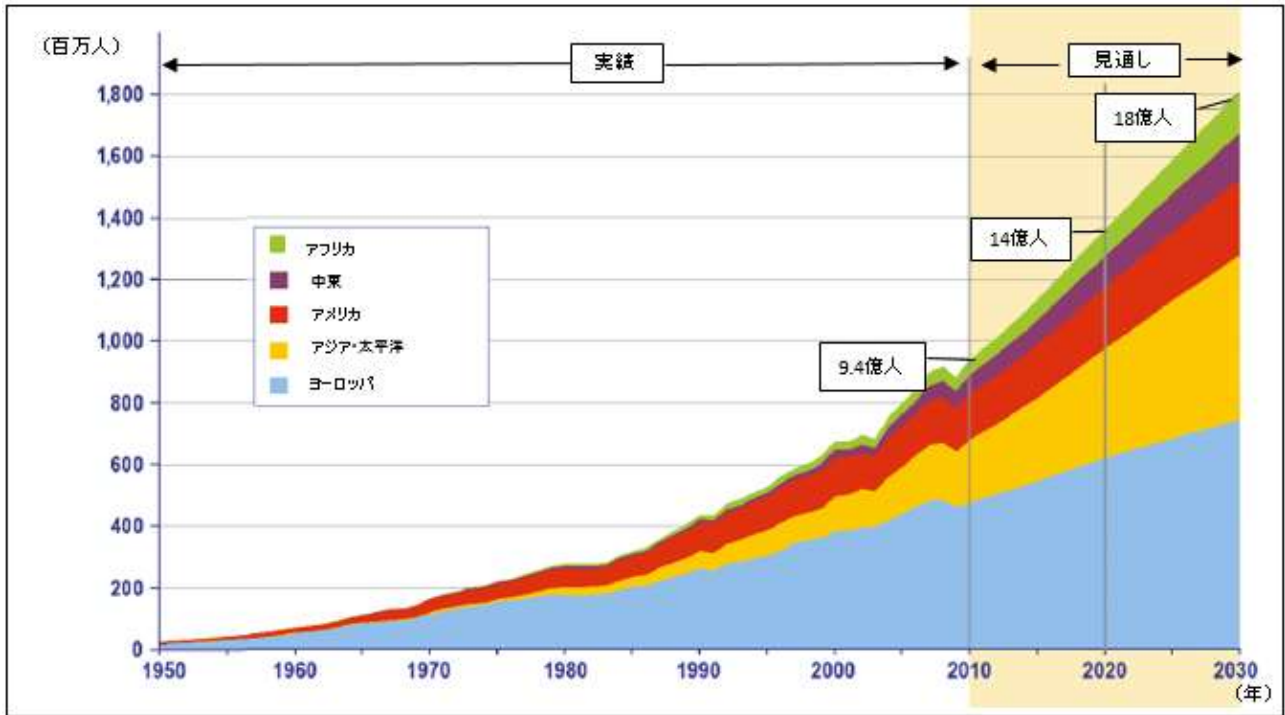
図表7 訪日外客数と出国日本人数の動向



(出所) 日本政府観光局 (JNTO) のデータを元にちばぎん総合研究所が作成

⁶ 政府はこうした追い風を受けて、観光を我が国の基幹産業へと成長させるべく、「2020年の訪日客4,000万人、インバウンド消費額8兆円」という目標を掲げ、多言語対応や無料公衆無線LANの整備など訪日外国人の受入環境の整備を積極的に推進している。

図表 8 世界の国際観光客数（到着客数）の実績と見通し



(出所) UNWTO 「Tourism Highlight, 2014 Edition」

(2) 足許までの成田空港機能強化の動き

成田空港のあるべき将来像を述べる前に足許までの空港機能強化の動きを確認しておこう。2000年以降の動きをみると、02年4月に暫定平行滑走路（長さ2,180m、幅60m）が供用開始となり、09年10月には、同滑走路が2,500m化されたことにより、新ダイヤより年間発着枠は20万回から22万回へ拡大した（図表9）。しかし同年10月には、前原国土交通相（当時）によって、羽田空港を国際拠点の「ハブ空港」にする方針が表明された。これに対して地元千葉県では成田の存在感低下に対する危機感を強め、翌10年10月に開催された四者協議会⁷において、「容量拡大（発着枠を30万回に増やす）に係る確認書」が締結された。

その後12年3月にはLCCの新規就航や13年3月の夜間離着陸制限の条件付き緩和、15年3月の検問のノンストップ化、同4月の第3旅客ターミナルの供用開始など、機能強化に向けた着実な取組みが進められている。四者協議会では、3本目の滑走路新設、B滑走路延伸、夜間飛行制限の緩和が本格的に検討されることとなり（詳細後述）、50万回の発着枠の確保に向けて成田空港は新たなステージを迎えた。

この間の商業・アクセス機能についてみると、第1旅客ターミナルビルに免税ブランドモール「naritana kamise(06年6月開業)」、第2旅客ターミナルビルに同「ナリタ5番街(07年4月開業)」が整備されるなど、商業機能の大幅な拡充とともに、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分で結ばれるなど、都内主要出発・目的地とのアクセス利便性が大幅に向上した（図表10）。

今後の展望について、NAAの中期経営計画（16～18年度）でみると、「アジア主要空港に対する成田空港の競争力を高め、更なる飛躍に向けた準備を着実に進めるとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を安全・円滑に迎えるための準備を徹底する期間」と位置づけ、A・B滑走路の高速離脱誘導路の再編や第1・第2旅客ターミナルの保安検査場拡張、検査効率の高い新型検査レーン導入などの機能強化に取り組む方針としている。

⁷ 四者協議会とは、国土交通省・空港周辺9市町・成田国際空港株式会社・千葉県の四者で構成し、成田空港の機能充実と、地域との共生の推進に向けた課題について協議することを目的としている。

図表 9 首都圏空港の 2000 年以降の機能強化の動き

年 月	出 来 事
2002年 4月	成田空港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
2006年 6月	成田空港第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	成田空港第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
12月	成田空港第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
2009年 10月	前原元国土交通相による「羽田ハブ化」発言
10月	成田空港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
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
2012年 3月	成田空港ビジネスジェット専用ターミナル供用開始
3月	成田空港本邦LCCの国際線就航
7月	高速バス「東京シャトル」「THEアクセス成田」が運行開始
2013年 3月	成田空港の空港処理能力が27万回に拡大
3月	成田空港夜間の離発着制限の条件付き緩和
2015年 3月	成田空港の空港処理能力が30万回に拡大
3月	成田空港検問のノンストップ化
4月	成田ハブ化インセンティブを導入
4月	成田空港第3旅客ターミナルの供用開始
6月	圏央道の県内一部区間(神崎IC～大栄JCT)の開通
2016年 6月	成田空港第2・第3旅客ターミナル間の連絡バスルート短縮化
9月	四者協議会で更なる機能強化の検討を進めるにあたっての確認書を締結
(NAAグループ中期経営計画)	
2017年度	チェックインカウンターの効率的な運用に向けた仕組みの導入 低温倉庫機能の拡充による貨物取扱品質の向上
2018年度	A、B滑走路の高速離脱誘導路の整備により時間値72回に拡大 第1旅客ターミナルの出発バスゲートと出発系手荷物取扱施設の増設 第1・第2旅客ターミナルの保安検査場拡張や検査効率の高い新型検査レーン等の導入 第3旅客ターミナルサテライトエプロンにスポットを増設
2019年度	第1・第2旅客ターミナル接続による固定ゲートの整備 A滑走路北側にホールディングベイを整備 スポット(13スポット)の増設

(出所) 各種資料よりちばぎん総合研究所が作成

図表 10 都内主要出発・目的地と首都圏空港とのアクセス

成田空港		出発・目的地	羽田空港		成田と羽田の差
京成スカイライナー	47分	東京	京浜急行	27分	20分
成田エクスプレス	51分		東京モノレール	30分	
京成スカイライナー	56分	新宿	京浜急行	38分	18分
成田エクスプレス	76分		東京モノレール	44分	
京成スカイライナー	58分	品川	京浜急行	15分	43分
成田エクスプレス	59分		東京モノレール	29分	

(注) 1. 成田空港ホームページ(空港第2ビル駅)
2. 羽田空港ホームページ(第2旅客ターミナル駅)
3. 2017年1月19日時点

(コラム)

成田空港におけるLCC（格安航空会社）の就航に伴う新たな航空需要の創出

成田空港へのLCC（格安航空会社）の就航は、2008年12月のジェットスターによるケアンズ線、ゴールドコースト線に始まり、その後もジェットスター・ジャパンやエアアジア・ジャパン（現バンラエア）などが相次いで就航し、2016年10月現在15社のLCCが国内12都市、海外16都市へ路線を展開している。この間、成田国際空港㈱が2015年4月にLCC専用の第3旅客ターミナルをオープンさせるなどLCCの更なる拠点化を進めたこともあって、LCCの週間発着回数のシェアは右肩上がりで見られ、2016年冬ダイヤでは28.7%（国際線：15.8%、国内線：71.0%）となっている。LCCの格安航空運賃⁸は、観光・ビジネスともに新たな航空需要を創出し、とりわけ成田空港の国内線航空旅客数は2008年の114万人から2015年の672万人（2008年比約5.9倍）に増加した。

また、LCCのネットワーク拡充に呼応する形で都内ー成田空港間を結ぶ早朝・深夜帯の格安バス「東京シャトル」（2012年7月運行開始）及び「THEアクセス成田」（2012年8月運行開始）が新たに運行し、成田空港と都心を最短60分程度で結ぶアクセス手段として定着している。

成田空港に乗り入れるLCC

就航年月		航空会社	就航地
本邦LCC 4社	2012年 7月	ジェットスター・ジャパン	香港、マニラ、台北、札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇
	2013年 10月	Peach	札幌、関西、福岡、那覇
	12月	バンラエア	台北、高雄、香港、ホーチミン（台北経由）、札幌、奄美大島、那覇
	2014年 8月	Spring Japan	重慶、武漢、広島、佐賀、札幌、関西
海外LCC 11社	2008年 12月	ジェットスター航空	ゴールドコースト、ケアンズ、メルボルン
	2011年 6月	エアプサン	釜山
	7月	イースター航空	ソウル
	2012年 10月	スクート	シンガポール（台北またはバンコク経由）
	2013年 7月	チェジュ航空	ソウル
		ジンエアー	ソウル
	2014年 3月	セブパシフィック航空	マニラ、セブ
		9月	タイ・エアアジアX
	12月	香港エクスプレス	香港
	2015年 4月	タイガーエア台湾	台北、高雄
2016年 3月	ティーウェイ航空	ソウル、大邱	

(注) 1. 出所：成田国際空港㈱「NARITA AIRPORT 2016」
2. 2016年10月30日現在

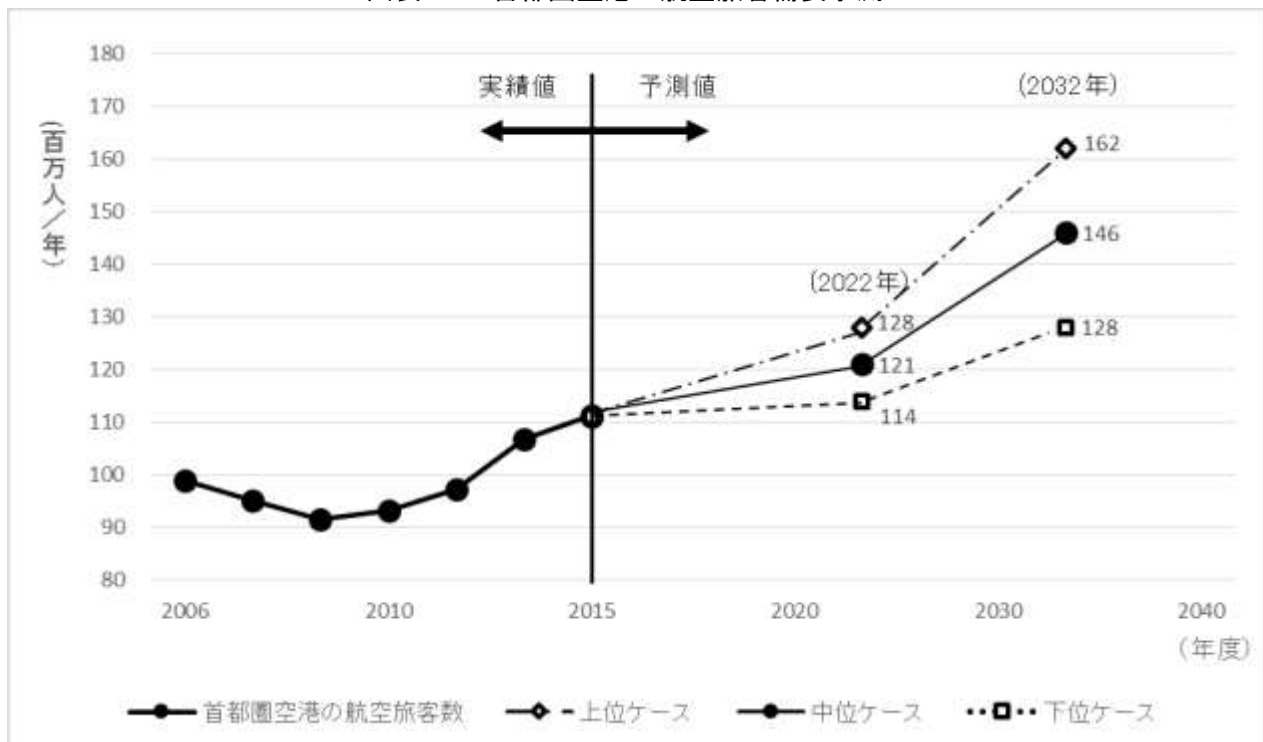
⁸ 新幹線（東京駅ー新大阪駅）13,620円に対して、格安航空会社Peachの成田ー関空路線の最安値の運賃は片道2,790円。（2017年1月5日時点）

(3) 首都圏空港の需要見通しと我が国航空行政における成田空港の位置づけ

国土交通省が公表している首都圏空港（成田空港+羽田空港）の航空旅客需要予測（中位ケース）をみると、2015年度実績の1億1,134万人から右肩上がりの増加が続いて、東京オリ・パラ開催後の2022年度には1億2,100万人（2015年比+8.7%）、さらに2032年度には1億4,600万人（同+31.1%）に増加する見通しとなっている（図表11）。

政府は、2017年度予算に首都圏空港の機能強化⁹に向けた147億円を計上し、羽田空港の発着回数を現行の約44.7万回から48.6万回（+3.9万回）に増やす方針としている。さらに、東京オリ・パラ開催後も増勢が続く航空需要に対応するため、羽田空港の滑走路処理能力の再検証や成田空港の管制機能の高度化及び高速離脱誘導路の整備などを進め、首都圏空港の発着枠を現行の約74.7万回から2020年には約82.6万回（現行比+10.6%）に拡大する方針を打ち出している。これら対応の実現により、東京オリ・パラは何とか乗り切れる見通しが立つものの、2030年の航空旅客需要（15年比+約3割）を展望すると、上記の対応だけでは不十分なことが自明であり、首都圏空港の抜本的な機能強化が不可欠といえる。そこで、成田空港の機能強化に向けて、2016年9月開催の四者協議会において「更なる機能強化の検討を進めるに当たっての確認書」を締結し、3本目の滑走路新設とB滑走路延伸、夜間飛行制限の緩和が本格的に検討されることとなった（図表12, 13）。昨年12月以降、国土交通省とNAAは、成田空港周辺11市町¹⁰を対象にした「成田空港の更なる機能強化に関する対話型説明会」で地元住民の理解促進に努めているが、首都圏航空輸送力の増強を通じた我が国国際競争力の更なる強化は成田空港の機能強化の可否が鍵を握っている。

図表 11 首都圏空港の航空旅客需要予測



(出所) 国土交通省「首都圏空港の機能強化に係る検討について」

⁹ 羽田空港を離着陸する航空機が都心上空を通る新たな飛行ルートを採用し、20年までに発着枠を3.9万回増やすために必要な航空保安施設や誘導路などを整備する。

¹⁰ 成田市、富里市、山武市、香取市、多古町、芝山町、横芝光町、栄町、神崎町、稲敷市、河内町の11市町。

図表 12 四者協議会における機能強化検討内容

	第3滑走路の整備 B滑走路の延伸	夜間飛行制限の緩和
現状	○A滑走路:4,000m ○B滑走路:2,500m	① 運航可能時間は6～23時。 (悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。) ②ただし、 22時台は各滑走路10回までの便数制限 を設定。 (22時台便数制限遵守のため、21時台発着枠においても自主規制を実施。) ③ カーフェューの弾力的運用を23時から24時までの時間帯とし、出発地空港の悪天候等、航空会社の責めに帰すべき事由ではないと判断された場合にかぎり離着陸が可能。 ④なお、弾力的運用の時間帯における運航においては、騒音対策・地域振興のために一定の料金(例:着陸料相当額)を追加徴収し、地域に還元。
機能強化案	○A滑走路:4,000m ○B滑走路:3,500m ○C滑走路:3,500m	現在設けられている22時台の便数制限やカーフェューの弾力的運用は廃止し、 運航可能時間を午前5時から午前1時まで (悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。)とする。

(出所) 成田国際空港(株)「成田空港の更なる機能強化に関する調査報告について(その3)」をもとにちばぎん総合研究所が作成。

図表 13 成田空港第3滑走路配置案



(出所) 成田国際空港(株)資料、報道内容をもとにちばぎん総合研究所が作成。

3. 地方創生と成田空港

(1) 国全体の地方創生の動き

政府は、2014年9月に「まち・ひと・しごと創生本部」を立ち上げ、11月には「まち・ひと・しごと創生法」と「改正地域再生法」を閣議決定。同年12月に公表された2060年の長期ビジョンでは、「人口問題の克服」（60年時点での1億人の確保）と「東京一極集中の是正」を掲げ、ビジョンの実現に向けて5年間の「総合戦略」¹¹を策定した。15年度には全国の自治体で人口等の現状と将来の展望を提示した「人口ビジョン」と、5か年の基本目標や具体的な施策、KPI（重要業績評価指標）をまとめた「地方版総合戦略」が策定された。16年度には地方の自立性や産学官金労言¹²の連携を要件とした先駆性のある事業には、国から各自治体へ交付金が交付¹³されるなど、地方創生はいよいよ実行段階に入った。

(2) 県内自治体の地方版総合戦略における成田空港の位置づけ

自治体による政策は、一般に上位から「計画」－「施策」－「事業」という階層を成すが、地方版総合戦略に盛り込まれた「事業」レベルにおいて、「成田空港の活用」と何らかの関係があると判断される内容（①「成田空港を活用した観光振興事業」、②「同企業誘致」、③「空港との交通アクセスの改善に伴う地域活性化」）を織り込んだ自治体は県内で35市町村に上る（図表14）。地方創生の追い風を受けて、空港を活用した地域活性化の取組みを目指す自治体が増えていることは評価に値するものであり、具体的な成果が上がることを期待したい（各自治体の具体的な取組みは末尾の【参考資料】を参照）。

もっとも、広義の「事業」レベルで空港活用による地域振興を標榜している自治体が多い中で、「施策」レベルで成田空港を活用した地方創生に向けた取組みを明確（狭義）に打ち出しているのは、空港周辺地域の6自治体（成田市、山武市、栄町、多古町、芝山町、酒々井町）に過ぎない（図表15）。これら自治体では、成田空港を地域振興の中核と位置づけ、定住人口（空港向け通勤者等の定住取り込み）、交流人口（2次交通整備などを通じたトランジットツアー客などの集客）、産業（空港近接を活かした企業立地促進）など各面で、空港に近いメリットを最大限に活かす取組である。

その中で先進的な取組で具体的な成果を挙げつつある2自治体を紹介したい。

¹¹ 総合戦略の最終年度（2020年）の基本目標として、①地方における安定した雇用を創出する、②地方への新しいひとの流れをつくる、③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる、④時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する、の4点を明示した。

¹² 「産学官」に加え、「金」は金融機関、「労」は労働団体、「言」は地方のメディアを指す。

¹³ 2014年度基礎交付1,400億円・上乗せ交付300億円、2015年度地方創生加速化交付金1,000億円、2016年度地方創生推進交付金1,000億円。

① 栄町

栄町は、消滅可能性都市の県内最上位だが、以前から成田市内に通勤・通学する人をターゲットに転入助成金を支給するなど手厚い定住支援¹⁴を行ってきたことが功を奏し、人口減少率が低下しつつある稀な例である。また空港から車で20分の距離に位置する好立地にあたり、乗り継ぎ時間が4時間以上ある外国人トランジット客も少なくないことから、潜在的な観光客も多い。県内自治体の総合戦略の中で、唯一基本目標に「成田空港に近いことから多くの外国人観光客が日本を体験できる栄町づくり」（数値目標：房総のむらへの外国人観光客を平成25年度5,000人→平成31年度10,000人）と成田空港の活用を明記している。多くの自治体がインバウンドの誘致推進のための公衆無線LANや多言語対応の整備を図るなか、①外国人観光客が日本を堪能できるようにする②外国人が房総のむらに来やすくなる③外国人への情報発信を強化するとして、環境整備、交通アクセス、情報発信の3本柱で取り組む点が特徴的である。

2015年11月には、房総のむらに隣接する栄町の観光拠点ドラムの里のなかに地方創生拠点整備交付金を活用して「コスプレの館」がリニューアルオープンし、忍者や町娘などのコスプレを気軽に楽しんでもらえる取り組みを強化している。コスプレ関連グッズや食事等の多様なニーズに対応するコスプレの産業化を図り、運営主体として官民協働の「栄町コスプレ振興協議会」を立ち上げ、自立運営を目指している点も先導的な取り組みと評価されている。

房総のむらとドラムの里は成田市寄りの観光施設であることから、電動レンタサイクルの配置や海外への情報発信など、成田市との連携事業としての取り組みも見られる。

② 芝山町

2016年3月に完成した「ひこうきの丘」や「航空科学博物館」、「空の駅 風和里しばやま」等の立地する成田空港南側エリアを「スカイパークしばやま」と位置づけ、2016年度はPRするための観光案内（誘導）看板の設置や「ひこうきの丘」の電気工事及び芝生、トイレ等の整備を図っており、来年度以降はバーベキュー施設の整備を計画している。

総合戦略では、交通アクセス向上を重点戦略に位置づけ、都心や成田空港、圏央道とのアクセス強化を図るとしている。2016年10月31日より成田空港経由で大崎駅西口ターミナルと芝山町役場を結ぶ低価格高速バス「成田シャトル」（普通運賃1,200円、WEB割運賃1,000円）が運行開始となったほか、芝山町・横芝光町・山武市で構成される芝山鉄道延伸連絡協議会による空港シャトルバスが1日12往復している。また、スポーツツーリズムを核としたDMO構築プロジェクトが発足し、成田空港を介した人・物の流れを地域に取り込むため動き出している。

¹⁴ ①Uターン同居・近居支援制度：1年以上、町外に転出していた子供が、親と同居または町内に住む場合、最大24万円交付、②福祉系・医療系学生支援金制度：新たに栄町に居住し、隣接する成田市に2016年開学した国際医療福祉大学などに通学する学生に通学定期代、アパート等の家賃代の一部を支援、③赤ちゃん子育て支援金：1人目5万円、2人目15万円、3人目25万円、等

図表 14 総合戦略における成田空港を活用した取り組み

		観光振興	企業誘致	交通アクセスの改善
千葉県		○	○	○
東京湾岸	千葉市	○		
	市川市	○		
	船橋市	○		
	鎌ヶ谷市	○		
アクアライン ・圏央道沿線	木更津市	○		
	茂原市	○		○
	東金市	○	○	
	市原市	○	○	○
	長柄町		○	
成田空港周辺・ 印旛	成田市	○	○	
	富里市	○	○	
	山武市	○		○
	栄町	○		○
	神崎町	○		○
	多古町	○	○	○
	芝山町	○		○
	横芝光町	○	○	
	佐倉市	○		
	八街市	○		
	印西市	○	○	
	酒々井町	○	○	
	常磐・TX沿線	松戸市	○	
銚子・ 九十九里	銚子市	○		
	旭市	○		
	香取市	○		○
	九十九里町	○		
南房総	館山市	○		
	鴨川市	○		
	南房総市	○		
	いすみ市	○		
	一宮町	○		
	長生村	○		
	白子町	○		
	大多喜町	○		
御宿町	○			
市町村数		34	9	8
割合 (%)	全体	63.0	16.7	14.8
	東京湾岸	57.1	0.0	0.0
	アクアライン	40.0	30.0	20.0
	成田・印旛	85.7	42.9	35.7
	常磐・TX沿線	20.0	0.0	0.0
	銚子・九十九里	66.7	0.0	16.7
	南房総	75.0	0.0	0.0

(注) 1. 出所：各自治体総合戦略を元にちばぎん総合研究所が作成
2. 取り組みのある自治体のみ掲載

図表 15 総合戦略における成田空港の位置づけ

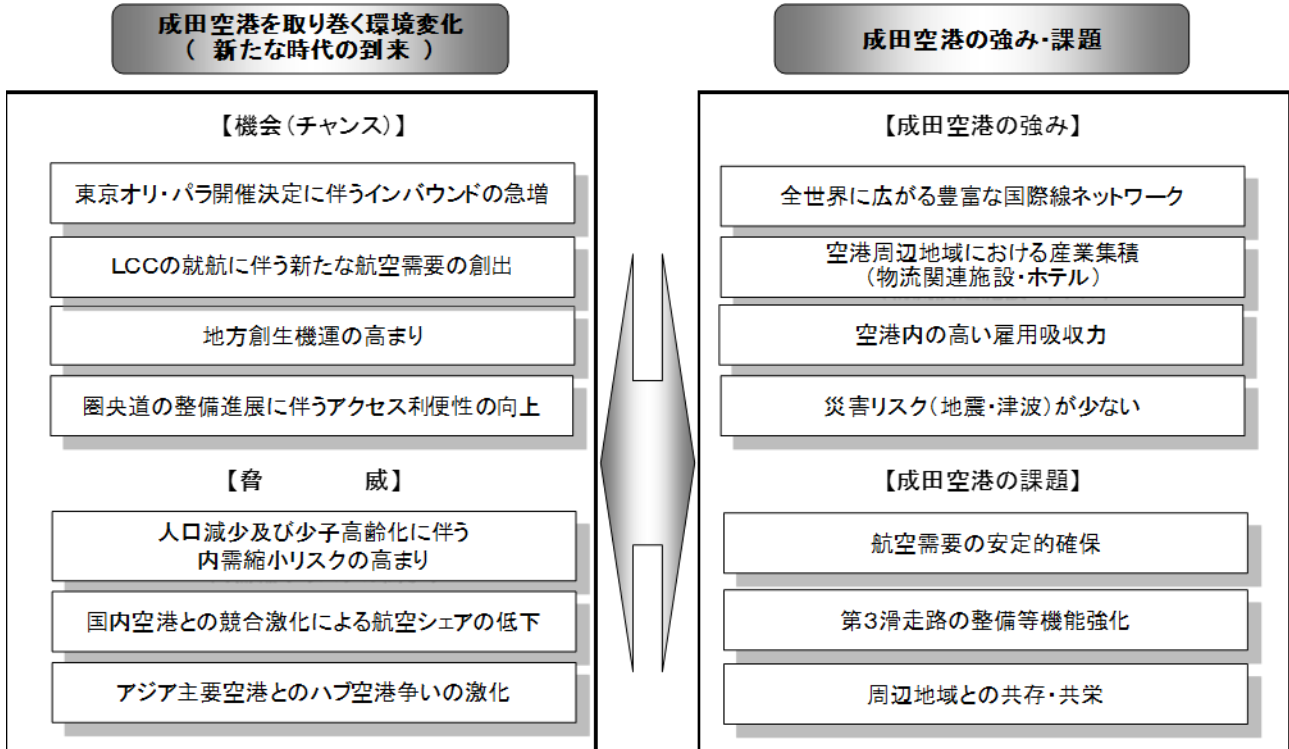
市町村名	施策・目標	概要
成田市	空港を活用した基幹産業の育成と産業集積の推進	空港や高規格道路を有する環境をより積極的に生かして、既存企業の高度化を促進し、空港機能の向上に貢献する基幹産業を育成するとともに、空港周辺地域への産業集積を進める。
山武市	地域間連携を通じた成田空港経済圏の形成	①成田空港を核とした地域の繁栄 ②インバウンド需要を取り込んだ着地型観光の推進 ③成田空港に必要な人材の育成
栄町	成田空港が近いことから多くの外国人観光客が日本を体験できる栄町づくり	国内外から多くの人々が栄町に集まることによる地域経済の活性化と町のイメージアップが図れるように、県立房総のむらとともに町の施設であるドラマの里を核として、日本の表玄関にふさわしい観光施策を具体的目標を持って展開する。
多古町	成田空港に近い立地を生かせる業種・業態の誘致	企業誘致条例の見直しや事業用地の確保、道路改良等に取り組み、成田空港に近い立地を活かせる業種・業態の企業の誘致を推進する。
	成田空港への近さ・住みやすさPR	成田空港への近接性や交通利便性、都市部に比べて割安な地価、良好な医療環境、豊かな自然など、本町の住みやすさを効果的に情報発信し、若年層から元気な高齢者まで幅広い年代の移住促進を図る。
芝山町	成田空港の機能強化、圏央道整備の推進及び自治体連携	成田空港の機能強化を推進するとともに、成田空港周辺自治体や関係機関との連携を図る。成田空港の機能強化と合わせ、今後整備される圏央道IC等を活かしたインフラ整備、企業誘致を図り、町の活性化を目指す。
酒々井町	成田国際空港を活かしたまちづくりの推進	多くの住民が通勤している成田国際空港をUターンを含めた町民の就業先として活かすとともに、今後も新規就業者を含め、成田空港関係者を定住者として最も重要なターゲットとしていく。

(出所) 各自治体総合戦略を元にちばぎん総合研究所が作成

4. 成田空港と千葉県経済のWin-Winの関係構築に向けて（提言）

成田空港を活用した地方創生の今後の方向性について提言を行う前提として、これまでにみた成田空港を取り巻く環境変化や空港の現状と課題などを整理してみると以下の通り（図表 16）。

図表 16 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



〈提 言〉

(1) 成田空港の更なる機能強化の推進

① 第3滑走路の整備など機能強化の推進

先にみた通りアジアの航空需要は更なる成長が見込まれる一方で、アジアの主要空港ではターミナルや滑走路の新・増設など大規模整備を進めており、ハブ空港競争は激化の一途をたどっている。

成田空港においても、夜間の離着陸制限の条件付き緩和や第3旅客ターミナルの整備など容量拡大に向けて着々と機能強化を続けてきたものの、わが国の首都圏空港の処理能力は2020年代前半には限界に達する見込みとなっている。また今のままでは、アジアの主要空港とのハブ主導権争いにも勝つことができない状況が続く。2020年東京オリ・パラの開催とその後も増え続けるインバウンドの需要を見据えて、県内における観光や企業立地等のビジネスチャンスを拡大させるため、第3滑走路の新設やB滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和などの機能強化について、整備すべきものは整備するという覚悟を持って、関係者間の合意をできるだけ早く取り付けることが期待される。

図表 17 四者協議会の機能強化に係る論点と周辺自治体の主な要望

論点	周辺自治体の主な要望
騒音・落下物等対策	・落下物対策(集落分断の解消を含む)の具体策の早期提示。 ・環境対策・地域共生策との一体的な取り組み。
地域住民への説明・話し合い	・住民の意見を十分考慮したうえでの慎重な対応と住民への丁寧な説明と話し合い。
地域振興策	・空港周辺地域の土地利用方策など地域振興策の具体策提示。 ・空港圏全体の均衡ある発展。

(出所) 千葉県「成田空港に関する四者協議会の結果について」(2016年9月)、各社報道を元にちばぎん総合研究所が作成。

② 誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの空港・地域づくりの推進

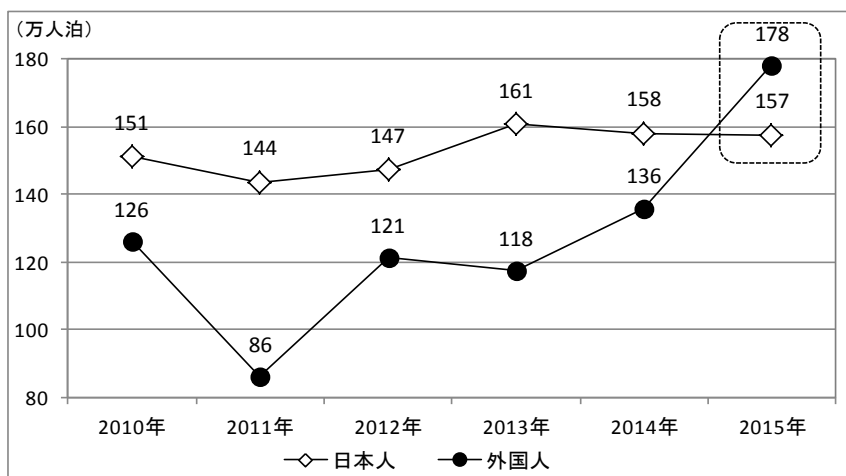
成田空港周辺9市町の宿泊客数の推移をみると、2015年には外国人が178万人泊と日本人(157万人泊)を初めて上回り(図表18)、今後も増加することが見込まれる。訪日客を「おもてなし」するうえで、成田空港を介して県内各地を訪れるあらゆる外国人がストレスなく移動や消費活動ができるようにサイン・メニューの多言語化や公衆無線LANの環境整備、バリアフリー化などの取り組みを急ぐ必要がある。オリ・パラ競技の県内開催は、千葉県にとって幅広い観点から「好機(チャンス)」であるとともに、対応が不十分な場合は、マスコミ報道やSNS・口コミサイト等の様々な媒体を通じて、千葉県のマイナスイメージを植え付ける「リスク」にもなることを念頭に置く必要がある。

NAAの中期経営計画によれば、東京オリ・パラに向けてすべての利用者が目的地までストレスなく円滑に移動できるようにするため、「施設」「心」「情報」という3つの観点からユニバーサルデザインの充実を図る方針にあるとしている。すでにNAAでは、CIQ¹⁵をはじめとする空港内関係機関との連携を一層強化するため2015年11月に「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会 成田国際空港連絡協議会」を設立したほか、16年入り後には空港スタッフ向けユニバーサルセミナーの開催や電動カートサービスの試験運用を始めている。

¹⁵ 税関、出入国管理、検疫を包括した略称。

もともと、これらの対応については、成田空港から最終目的地まで一貫したサービスの提供が求められるため、NAAのみならず、空港に乗り入れる鉄道会社や関連自治体、民間企業など各地域の主体が連携して取り組む必要がある。県内の地方創生事業のなかで 16 自治体が公衆無線LANの環境整備に取り組んでいる一方、バリアフリー化推進を自らの総合戦略に盛り込んだ県内自治体については、千葉市・山武市・松戸市・館山市の 4 市に留まり、サーフィン競技開催が内定している一宮町でも盛り込まれていないなど、およそ全県的な取組みとは言い難いのが実情である。千葉経済センターが昨年 8～9 月に行ったアンケート結果における民間企業の取組みでも、バリアフリー対応(アンケートベース)は、「多目的トイレの整備(4.2%)」、「バリアフリー化(2.8%)」と低水準であったほか、車いす用スロープ対応のバス台数も県内では少数に留まる。今後さらに、少子・高齢化が加速することが想定される状況下、パラリンピックの開催準備を一つのきっかけとして、健常者と障がい者が共生できるようバリアフリーやユニバーサルデザインの導入などハード面の整備を急ぐ必要がある。バリアフリー化対応は、東京パラ大会のみならず、千葉が多様な人々が共生できる先進的な未来都市であるとの地位と名声を獲得できるかどうかの試金石でもあるため、官民ともに積極的な対応が求められる。ちなみに障がい者対応で一步先を行く英国でも、2012 年ロンドン・パラ大会を契機に障がい者が街に出ていく社会になったと言われている。共生社会を実現するために取組みを東京オリ・パラのレガシーとするため、ハード・ソフト(まずは、パラリンピックの競技内容の魅力や観戦の面白さを周知すること)両面で、成田空港はもちろんのこと、県内全域で全ての人にとって優しいまちづくりを進めていく必要がある。

図表 18 成田空港周辺 9 市町における宿泊客数の推移



(出所)千葉県「観光入込調査」のデータを元にちばぎん総合研究所が作成。

(2) 2次交通の充実化と広域連携の推進

地方創生の推進目標の一つである「地方への新しいひとの流れをつくる」という観点においては、公共交通インフラの更なる充実及び活用が大きな課題となっている。

今回の調査では、県内自治体の幅広いエリアでインバウンド振興に関する取組みがみられたほか、成田空港周辺・印旛地域及びアクアライン・圏央道地域においては、成田空港に近い立地を活用して積極的に企業誘致に取り組む姿が確認できた。それらの取組みの実効性をより高めるためには、更なる2次交通の整備が欠かせない。定期バスなどの2次交通の整備に向けたポイントとしては、観光や定住促進、企業誘致等幅広い分野での行政同士の広域連携や地域住民の利用促進などが肝要である。まずは、従来のバス路線の行政区域を超えた新ルートの新設や、新たな路線を整備する際には、周辺市町が連携

して取り組むことでバス会社の採算性が担保できるようにする必要がある。また、成田空港に降り立つインバウンドやトランジット客向けにモデル周遊コースを提案したり、グローバル企業の誘致を進めるなど地域に需要を創出する努力なしには、バス会社の路線拡大など2次交通整備は見込めない。成田空港は、LCCによる国内路線の充実に加え、高速バスが関東周辺エリアを中心に路線を張り巡らしているなど公共交通のハブ機能としても充実している。これらの公共交通機能を空港周辺地域の住民が十分認識して、バスの利用率を高めることも地域における需要創出の一助となる。

前記先行事例でみたとおり、消滅可能性都市県内最上位の栄町は、危機感を基に以前から打ち出した成田空港への通勤者を主たるターゲットとした手厚い定住支援策が若年人口流入に功を奏したほか、15年4月にドラムの里のなかに「コスプレの館」をリニューアルオープンさせ、忍者や町娘などのコスプレをトランジット客などに気軽に楽しんでもらえる取り組みを強化している。芝山町でも、空港南側エリアを「スカイパークしばやま」と称して、観光案内看板やトイレ等の整備を図っているほか、次年度以降は「ひこうきの丘」にバーベキュー施設を整備する計画もある。この他山武市でも、総合戦略の施策「成田空港等に必要の人材の育成」のなかで「空港ターミナルビル等での職業体験事業」を実施し、成田空港及び関連企業への就職機会の増大を図ることで高校卒業後の人口流出を抑制する取り組みを始めた。こうした自治体事業も2次交通網が整備されることで、一層行いやすくなる。

さらに2次交通網の整備が進展することで、自治体間や民間との広域連携も進めやすくなる。

前記のとおり、県内35自治体の総合戦略において、成田空港を意識したなんらかの取り組みが盛り込まれた点は、ここで改めて評価したい。観光関連事業では、成田空港周辺9市町が「地域連携」に関する事業に取り組んでおり、16年4月には空港周辺9市町で構成される成田空港圏自治体連絡協議会が主体となって観光情報誌「るるぶ特別編集 成田空港周辺 遊ぼう！食べよう！出かけよう！」を発刊した。その一方で現時点では、広域連携的な視点がやや欠けていると思われる取り組みも多いのも事実である。例えば、すでに開通した圏央道を活かして地域活性化に取り組むことを総合戦略に明示している自治体は、圏央道周縁の4自治体（茂原市、長柄町、神崎町、芝山町）に限られており、南房総地域やいすみ地域などの外側地域において圏央道効果を積極的に取り込もうとする動きは乏しい。また、自治体間で利害対立が発生しやすい産業振興や企業誘致、定住促進（子育て支援を含む）などの分野でも、事業連携への道筋が拓けていないものが多い。観光分野のように広域連携で基本合意した分野においても、施策を具体的な事業に落とし込む過程では、自治体間の主導権争い（またはリーダーシップ不足）や利害調整、議会の理解不足などの困難に直面するケースも多くみられている。そうした中であって、空港関連ではないものの、観光分野では「レンタサイクル事業での館山市・南房総市の連携」、エネルギー分野では「発電事業での成田市・香取市2市共同による地域電力会社設立」などの好事例もみられ始めている。ちなみに、共同事業化に成功した自治体では、①首長間の合意形成、②①を前提とした担当者間の時間をかけた歩み寄り・議会説明努力、などが成功のキーワードとなっている。

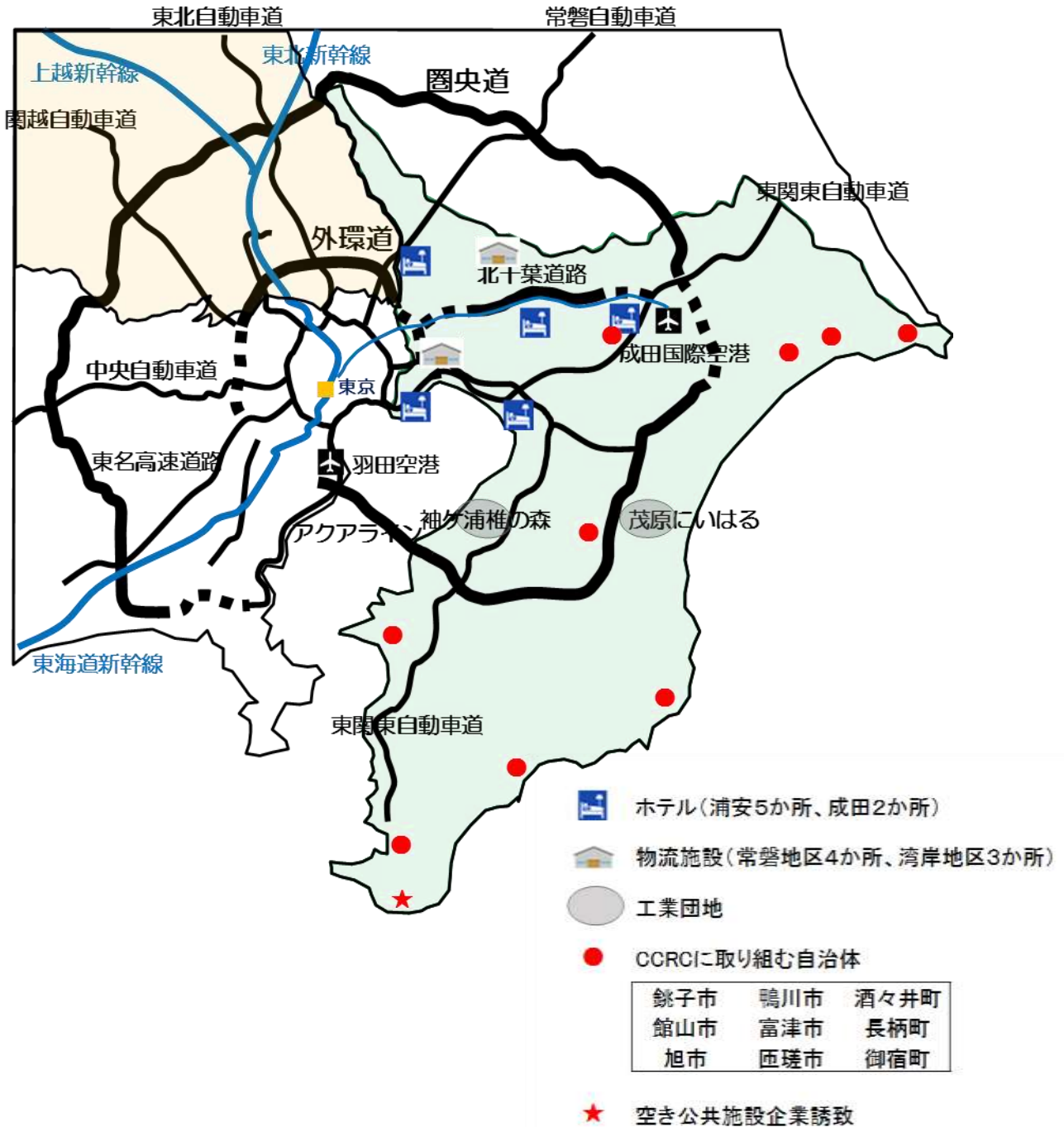
各市町村では、1つの自治体が単独ですべてのプロジェクトや事業、行政サービスを進めるのではなく、空港からの2次交通網整備の進展と歩調を合わせつつ周辺自治体との広域連携を強化して空港関連の地方創生事業を進める方が効果が大きいということを再度認識したうえで、行政のみならず民間も含めた広域連携に取り組む方向性を、できるだけ早く決断してほしい。

(3) Our Airport としての成田空港の広域利用促進

成田空港の利用状況を千葉県及び首都圏在住者別に比較すると、成田空港を利用したことがある千葉県民は 84.6%で首都圏民の 81.0%を上回っている（ちばぎん総合研究所が 2015 年 3 月に調査実施）。この割合を成田空港周辺 9 市町でみると 89.5%と高いほか、国内線の利用率は 52.3%（首都圏 31.6%）、空港内施設の利用率は 65.5%（同 36.9%）と何れも首都圏民を大きく上回っている。もっとも、国際線の利用率では、千葉県民が 69.2%、首都圏民が 69.4%とほぼ同水準となっている。2010 年の羽田空港の再国際化以降、千葉県民は、成田空港と羽田空港の国際線を利用できる恵まれた環境にあるが、成田空港に「Our Airport」といった愛着心を持ちつつ、優先的な航空利用のみならず、各種ショッピングやサービスなど幅広く空港を活用することで、空港がさらに活性化するほか、地元経済も元気になり、空港と地域との Win-Win の関係が構築できる。

成田空港の「Our Airport」としての活用範囲は北千葉道路や圏央道の開通に応じてさらに県外にも広がっていく。圏央道は 2 月 26 日に境古河 IC～つくば中央 IC 間 28.5km が開通し、これをもって茨城県区間が全線開通することで千葉県と埼玉県以降も直結。成田空港から川越のほか、日光・那須、富岡製糸場などの観光地へのアクセスが格段に向上したほか、企業立地や物流など産業振興面でも千葉県を始め茨城県や埼玉県など「圏央道東側地域」の優位性が増した。県外の圏央道沿道地域でもインバウンド・LCC 国内客の誘客や国際貨物輸出入のみならず、地元からの旅行発着地点等としても圏央道開通で成田空港の利便性が向上している可能性があるため、大いに利用していただきたい。なお、成田空港以南の大栄 JCT～松尾横芝 IC 間（約 18.5km）は、未整備区間のなかで開通年次が定められていない唯一の区間となっている。同区間が開通すれば、成田空港から東京都心及び羽田空港を結ぶルートとして従来の「東関東自動車道経由」に加えて「東京湾アクアライン経由」が確保されることとなる。東京オリ・パラが 3 年後に迫る中、両空港間のアクセス改善は喫緊の課題と言える。また、今後発生が懸念される首都直下地震等の大規模災害により都心の交通インフラが損壊した際には、アクアライン経由で西日本と北日本を結ぶ代替ルートとして機能することも可能となる。さらに、17 年度に分譲が始まる工業団地（袖ヶ浦椎の森、茂原にいはる）への企業誘致や南房総エリア等の鮮魚・青果等の生鮮品の出荷先拡大等の効果が期待される。現在同区間の用地取得率は 5 割程度とされているが、森田知事の公言目標通り 2020 年を目指して早期に開通させる努力が続くことを期待したい。

図表 19 進行中のプロジェクト



圏央道 : 境古河IC～つくば中央IC 2017年2月26日開通予定

北千葉道路 : 印西市若萩～成田市北須賀 2017年2月19日開通予定

(出所) 各種報道資料を元にちばぎん総合研究所が作成。

最後に、成田空港活用協議会（以下、活用協と記載）の存在意義と利活用方法について触れておきたい。活用協は、成田空港発着回数 30 万回化整備を機に、空港からの人・物・金を県内に取り込むと同時に、利用促進によって地域経済・空港双方の成長を図ることを狙いに、2013 年 7 月に設立された組織である。千葉県、成田市、NAAのほか、周辺市町など県内 4 7 自治体、JR 東日本（株）千葉支社、京成電鉄（株）など 9 9 企業・経済団体が参加し、誘客プロモーションや利用促進キャンペーン、ナリタ

ファン拡大に向けた学生コンテストなどの事業を行っている。15年6月には圏央道神崎 IC-大栄 IC 間開通（圏央道を通じて北関東や東北との時間距離が短縮）を受けて、つくば市で「圏央道とつながる成田空港」セミナーを開催するなど、成田空港の利活用を千葉県内のみならず「広域」に訴えているのも特徴である。本協議会の活動期間は5年間であり、17年度には活動を終えることが規約上定められているが、本稿上記提言のうち（2）2次交通の充実化と広域連携の推進、および（3）Our Airportとしての成田空港の広域利用促進、を実際に進める上での「推進組織」として、活用協が今後とも大きな役割を果たすことが期待される。このため、17年度で活動を終えるのではなく、18年度以降についても茨城県や埼玉県（2月の圏央道茨城県区間開通で成田空港と直結）の自治体や企業・経済団体を巻き込みつつ、活動領域をより広域に広げた、「新たな活用協」が活動を続けることを期待して筆を置きたい。

以 上

【参考資料①】各自治体の総合戦略における観光振興の事業一覧

自治体	事業等	成田空港の位置づけ			
千葉県	<ul style="list-style-type: none"> ○成田空港活用協議会等と連携した成田空港の利用の促進 ○県内観光やインバウンドの推進 ○旅客施設・車両等のバリアフリー化への支援 ○歩行空間のバリアフリー化の推進 ○ボランティアなどの対応力の向上 ○ちばバリアフリーマップなどの充実・周知 ○観光地のトイレ整備・美化の促進 ○観光事業者等への研修による「おもてなし力」の向上 ○道路案内標識、観光案内板等の多言語表記による案内の充実 ○語学ボランティアなどの外国人対応人材の育成 ○外国人向け無料公衆無線LANの整備の促進 ○学校や地域における外国人とのコミュニケーション力の向上 ○世界各国の生活習慣や食文化へ配慮した「おもてなしの心」の醸成 	<ul style="list-style-type: none"> ○おいしい和食の提供などクールCHIBAの推進 ○通訳ボランティアなどボランティアの養成・確保 ○研修会を通じたボランティアに対する理解の促進 ○新たな発信手法の開拓による発信力の強化 ○海外、国内に向けた情報発信 ○映画やテレビ等のロケーションの誘致 ○マスコットキャラクター「チーバくん」によるPR ○千葉の魅力を表現する「海越しの富士」や「和食」などのコンテンツの発信 ○県内の博物館や文化施設などを活用した新たな魅力の掘り起し ○オール千葉でのプロモーションの実施 ○「チーバくん」大使による情報発信 ○ICT等の活用による観光需要の把握・観光ルートの開発 	○		
東京湾岸	千葉市	<ul style="list-style-type: none"> ○インバウンドの推進(「おもてなしダイバーシティ」戦略) ○MICEの推進 ○都市ボランティアの育成 	<ul style="list-style-type: none"> ○幕張新都心情報プラットフォーム構築 ○多言語対応の推進 ○バリアフリー化の推進 		
	市川市	○公共施設サイン等整備事業	○文化施設サイン等整備事業		
	船橋市	<ul style="list-style-type: none"> ○外国人向けモニターツアーの開催 ○インバウンド誘致促進事業 ○公衆無線LAN、デジタルサイネージ整備事業 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光協会法人化事業 ○ユニバーサルデザインを取り入れた公共サインの設置 		
	鎌ヶ谷市	○観光ビジョン推進事業	○公衆無線LAN整備事業		
アクアライン・圏央道	木更津市	○外国人観光客向けのWi-Fi環境整備	○海外への戦略的な情報発信		
	茂原市	○観光連携の効果的な発信			
	東金市	○地域連携による訪日外国人の山武地域への招致促進	○観光・防災Wi-Fiステーション整備事業		
成田空港周辺・印旛	成田市	<ul style="list-style-type: none"> ○観光PR事業 ○成田祇園祭PR事業 ○観光活性化事業 ○観光案内所運営事業 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光館管理運営事業 ○国際観光振興事業 ○花の回廊整備事業 ○地域振興に関する経費 		
	富里市	<ul style="list-style-type: none"> ○観光振興部署新設の検討 ○成田空港周辺9市町観光情報誌作成事業の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○旧岩崎家末廣別邸隣接地の活用についての検討 ○成田空港圏自治体連絡協議会9市町の連携事業についての検討 	○	
	山武市	<ul style="list-style-type: none"> ○成田空港圏観光振興連携事業 ○地域情報発信強化事業 	○観光PR事業	○	
	栄町	<ul style="list-style-type: none"> ○ドラムの里イベントのための環境整備 ○和を味わうことができるようにする ○コスプレのメッカをつくる ○観光情報の発信事業 ○ICTを活用した情報発信事業 	<ul style="list-style-type: none"> ○ドラムの里観光案内所の整備 ○海外への情報発信 ○公衆無線LAN端末の整備 ○外国人向けパンフレット作成・配布 ○観光アドバイザーの設置 		
	神崎町	○自治体連携強化事業	○町内無料無線LAN整備事業		
	多古町	○成田空港周辺9市町観光情報の発信強化		○	
	芝山町	<ul style="list-style-type: none"> ○(仮称)スカイパークしばやま整備事業 ○観光施設・スポーツ施設への公衆無線LAN整備事業 ○成田空港圏自治体連絡協議会地域振興策検討チームの取組 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光振興事業 ○成田空港を核とした地域活性化 	○	
	横芝光町	<ul style="list-style-type: none"> ○空港圏自治体連携「るるぶ」制作事業 ○観光SNS事業 	○成田空港圏自治体連絡協議会9市町の連携強化	○	
	佐倉市	○観光案内所やインターネット、各種メディアを活用した観光情報(多言語によるものを含む)の発信			
	八街市	<ul style="list-style-type: none"> ○観光受入窓口の組織強化 ○外国人向け案内パンフレットの作成 	<ul style="list-style-type: none"> ○プロモーションの実施・観光パンフレット作成 ○市ホームページにおける外国語表記 		
	印西市	○シティセールスの推進	○観光振興事業		
	酒々井町	○ふるさと酒々井プロモーションの推進	○国際交流事業の推進		
	常盤・TX	松戸市	○戸定歴史館管理運営事業(施設整備業務)	○観光促進事業	
	銚子・九十九里	銚子市	○外国人観光客の誘致促進	○観光プロモーションの推進	
旭市		○成田空港の活用		○	
香取市		<ul style="list-style-type: none"> ○外国人観光客誘致事業 ○香取市版DMO(観光づくりプラットフォーム)の設立支援 	○広域交流・連携事業		
九十九里町		○九十九里町「まちの魅力」発信事業	○観光情報提供システム(AR等)の導入事業		
南房総	館山市	<ul style="list-style-type: none"> ○外国人観光客向け情報発信の強化 ○外国人観光客向け観光メニューの充実 	○外国人観光客の受入態勢の整備		
	鴨川市	<ul style="list-style-type: none"> ○国際的な観光交流の促進 ○観光交流基盤の整備充実 	○バリアフリーのまちづくりの推進		
	南房総市	○道の駅の多機能化事業	○訪日外国人誘致環境整備事業		
	いすみ市	○交流人口の増加(Wi-Fi環境の整備、多言語表示看板の設置やパンフレットの作成)			
	一宮町	○訪問者向けWi-Fi観光案内	○公的WEBページの多言語化		
	長生村	○周遊型観光のまちづくり			
	白子町	<ul style="list-style-type: none"> ○ICTツールを活用したスタンプラリー等の企画導入 ○魅力ある観光育成事業(着地型観光) 	○おもてなしのまち推進事業		
	大多喜町	○外国人観光客誘致事業	○町並み案内育成事業		
	御宿町	<ul style="list-style-type: none"> ○観光案内サイン整備事業 ○多言語観光ガイドの養成 ○多言語ガイドブック作成事業 	<ul style="list-style-type: none"> ○情報通信技術(ICT)の活用事業 		

(出所) 各自治体総合戦略を元にちばぎん総合研究所が作成

【参考資料②】各自治体の総合戦略における企業誘致の事業一覧

自治体	事業等	成田空港の位置づけ	
千葉県	○本社機能や製造業の工場、研究所、流通加工施設等の誘致推進		
成田空港周辺・印旛	成田市	○企業誘致事業 ○産業集積推進事業	
	富里市	○(仮称)産業振興条例の制定 ○富里市工業団地企業立地促進条例に基づく奨励金の交付 ○富里市企業等立地サポート制度による立地希望企業の掘り起しの推進	
	多古町	○企業誘致の促進	
	芝山町	○企業誘致	
	印西市	○企業誘致推進事業	
	酒々井町	○酒々井南部地区新産業団地・墨工業団地への企業誘致の推進	
アクアライン・圏央道	東金市	○創業・企業支援事業 ○新たな工業団地等の整備	
	市原市	○海保地区への産業誘導事業	
	長柄町	○創業支援・販路開拓整備事業	

(出所) 各自治体総合戦略を元にちばぎん総合研究所が作成

【参考資料③】各自治体の総合戦略における交通アクセスの改善に係る事業一覧

自治体	事業等	成田空港の位置づけ	
千葉県	○圏央道などの整備による空港との道路アクセスの強化 ○多様な交通手段による空港アクセスの充実 ○地域内観光地等を結ぶ交通の接続円滑化の支援	○	
成田空港周辺・印旛	山武市	○空港シャトルバス利用促進事業	○
	栄町	○広域連携による観光バスや観光タクシーの運用 ○成田空港・ホテルからのバス試験運行(成田市等との連携)	○
	神崎町	○成田空港直行バス検証事業	○
	多古町	○成田空港に連携する道路の整備促進 ○地域公共交通網の維持	○
	芝山町	○インフラ整備 ○公共交通事業	
アクアライン・圏央道沿線	茂原市	○高速路線バスの拡充による利便性の向上	
	市原市	○バス交通による広域観光実証事業	
銚子・九十九里	香取市	○成田空港へのバス定期運行の検討 ○バスターミナル整備事業	○

(出所) 各自治体総合戦略を元にちばぎん総合研究所が作成

以上