

第 23 回首都圏政策研究会 要旨

日時：平成 25 年 12 月 16 日（月）15：00～16：30

会場：そごう横浜 9 F ミーティングルーム

講師：橋本 佳典氏（株式会社ANA総合研究所主席研究員）

テーマ：「羽田空港国際化と成長戦略について」

あいさつ（松沢代表理事）

本日は「羽田空港の国際化」がテーマ。この課題は知事時代からずっと取り組んできたことであり、近年ようやく実現に至った。しかし、滑走路の問題、キャパシティの問題、アクセスの問題など課題は多い。羽田を拠点に世界に開かれた経済を作っていかなければならないと考えているので、橋本先生の講演の後、参加者の皆様と意見交換ができればと思っている。

I ご講演

1. 自己紹介

- ・1979 年に入社し、空港、営業、人事部署などを経験。2004 年に香港支店長に就任。
- ・ANA 時代で印象深いのは、2003 年の羽田一金浦の定期便開始。当時国際線は JAL に後塵を拝していたので、ANA にとっては悲願だった。

2. 首都圏空港と日本経済の再生

- ・首都圏は、インドやロシア一国に匹敵する経済規模を有する、我が国最大の都市圏だ。
- ・羽田空港、成田空港は、日本の経済活動のために不可欠な社会基盤として機能。
- ・日本経済の発展のためには、①産業・都市の国際競争力強化、②訪日外国人の増加、③成長著しいアジア各国の成長力の取り込みが重要。したがって、そのための基盤となる「首都圏空港」のさらなる機能強化が必要だ。

3. 首都圏の国際競争力強化

(1) 国家戦略特区について

- ・12 月 7 日未明、国家戦略特区法案が参議院で可決、成立した。
- ・政府は年明けにも地域指定をし、来春にも特区が始動する。特区内企業の企業減税や、雇用分野の規制緩和が次の焦点になる。
- ・羽田空港跡地は、都の「アジアヘッドクォーター特区」に組み込まれ、国家戦略特区としてバージョンアップを目指す。

(2) ビジネス環境における日本の課題

- ・法人税率の高さ、首都圏空港の国際交通ネットワーク整備が課題だ。

4. 観光立国の実現

(1) 訪日外国人の増加

- ・短期滞在ビザの緩和について、さっそく効果が出てきている。

- ・消費税免税品目の拡大
 - ・外国人受け入れ態勢の整備
 - ・ICT化の推進。日本はWiFi環境が非常に遅れているという指摘がある。
 - ・潜在的には、放射能や地震への不安を抱いているものも多い（特に韓国と中国）。
- (2) オープンスカイの進捗
- ・戦略的オープンスカイ交渉を推進していく。現在でも大半の国とはオープンスカイになっているが、オープンスカイといっても好き勝手に飛べるわけではない。空港発着枠がとればという制限付きだ。
- (3) 外国人入国者数
- ・外国人入国者は、日本は世界33位、1位のフランスの10分の1にすぎない。
 - ・今年は1000万人を超える見込み。ただ、東アジア情勢が不安定なので年によってブレが大きいし、世界と比べればまだまだ低いレベルである。
 - ・韓国は、1998年のアジア危機以降、国を挙げて観光に力をいれている。
- (4) 旅行者数と消費額
- ・総額として旅行消費額は伸びており、2013年は過去最高額を記録した。
 - ・外国人が10人来れば、日本の1人の年間消費額と同じになる。それだけ旅行者のもつインパクトは大きいということである。
 - ・メイドインジャパンへの信頼は厚い。国によっては「100円均一」が人気。ものはその国で作っているのに、日本で買うと安心という人もいる。

5. 首都圏空港の現状

- (1) 主要空港との比較
- ・首都圏空港の年間発着枠については、26年度中の75万回化が最優先課題だ。
 - ・羽田は年間発着41万回、そのうち国際線は現在6万回、これからは9万回になる。
 - ・欧米主要空港では年間100万回を超えているところもあり、容量拡大の検討も必要。
- (2) アジア需要の伸び
- ・アジアの需要はこれからますます伸びる。年平均で6.6%。
 - ・2020年代に発着枠の超過が発生する。しかもこれは東京オリンピックが決まる前のデータなので、もう少し早まるかもしれない。

6. 首都圏空港を巡る課題

- (1) 航空需要予測結果のポイント
- ・今後とも首都圏空港の航空需要全体は増加傾向。特に国際線需要は大幅に増加する。
 - ・2020年代前半には、首都圏空港の航空需要全体が空港容量（74万回）を超える見込みになっている。インパウンド政策の推進などが進めば、さらに需要は上向きになる可能性がある。
- (2) 羽田空港の課題
- ・羽田は、昼時間帯には国内線の便数が多く、すでに発着枠の限度までダイヤが設定されている。引き続き、年間発着容量の拡大への取り組みが必要だ。

7. 今後の首都圏空港の在り方

(1) 競争力の強化

- ・①供給能力の拡大、②多様な需要の取り込み、③利用者ニーズへの対応を通して、更なる機能強化、国際競争力強化を図るべき。

(2) 首都圏第三空港

- ・首都圏第三空港検討会（H12~H14）において8つの第三空港候補地を評価した。羽田再拡張が、アクセス等の利用者利便、工期、費用の面でも最も優れていると結論付けられた。

(3) 空港アクセス

- ・現在、東京駅から羽田空港には乗り換えなしではいけない。「都心直結線」の整備に向けて検討が始まっている。

(4) まとめ

- ・現状、羽田・成田ともに役割が不鮮明。エアラインニーズが反映されていない（使用料、賃料）。羽田・成田の一体的運営が必要

II 質疑応答

Q 1：羽田空港と成田空港を「大深度リニア」で結ぶことができれば、2つの空港が一体化した空港になり、これまでの課題が克服できるのではないか。

A：もし一体化が実現できれば、インチョン空港にも勝てるようになる可能性はある。ただ、ターミナル間の移動は15分~20分が限度であり、乗り換え需要は簡単に分かりやすいことが第一条件なので、難しい面はある。ただし、一体化を進めていくこと自体は重要だ。

Q 2：海外の空港は民営化が進んでいるが、ANA総研の見解はどうか。

A：空港の民営化については、航空会社サイドからいえば賃料・使用料が抑えられ、利用者にとっても使い勝手がよくなるメリットがある。様々な形で競争原理が働いていくことは大切だ。

Q 3：海外では、港と空港を一体化するような動きが出ているが、どうか。

A：インチョン、香港、シンガポールは、どれも港がそばにある。例えばインチョン空港の場合、そばにインチョン港があるが、中国から貨物が来る場合は、一度船でインチョン港に運んで、それをすぐにインチョン空港に繋げて海外に送る。すると、船で運ぶ分だけコストカットができる。この辺は、現状の日本では太刀打ちできていない。港との一体化は今後必要になるだろう。

Q 4：他社にはないANAの強さは何か。

A：ANAは今年、スカイトラックス社（英国に拠点を置く航空サービスリサーチ会社）の格付けで5つ星を獲得した。長年取り組んできたサービス品質の向上の取り組みが、世界でも高位にあることが認められた。これからもサービスに磨きをかけていきたい。

以上