

「成田空港圏の動向調査」

－暫定平行滑走路供用開始後、物流機能が大幅に拡大－

財団法人 千葉経済センター

2002年4月18日、成田空港（注1）の暫定平行滑走路が供用開始となった。成田空港圏（注2）は、成田空港の開港以来、大きな成長を遂げてきたが、暫定平行滑走路の供用開始から1年経過した時点での成田空港圏の動向を探った。

（注1）正式名称は「新東京国際空港」であるが、新東京国際空港公団が04年4月に株式会社化することを機に、「成田国際空港」に変更される予定である。本稿では一般的に使用されている「成田空港」とした。

（注2）本稿では、成田空港圏を、成田地域任意合併検討協議会に参加していた11市町村の地域とした（成田市、富里市、栄町、下総町、神崎町、大栄町、栗源町、多古町、蓮沼村、横芝町、芝山町）。

1. 成田空港の現況－暫定平行滑走路が供用開始

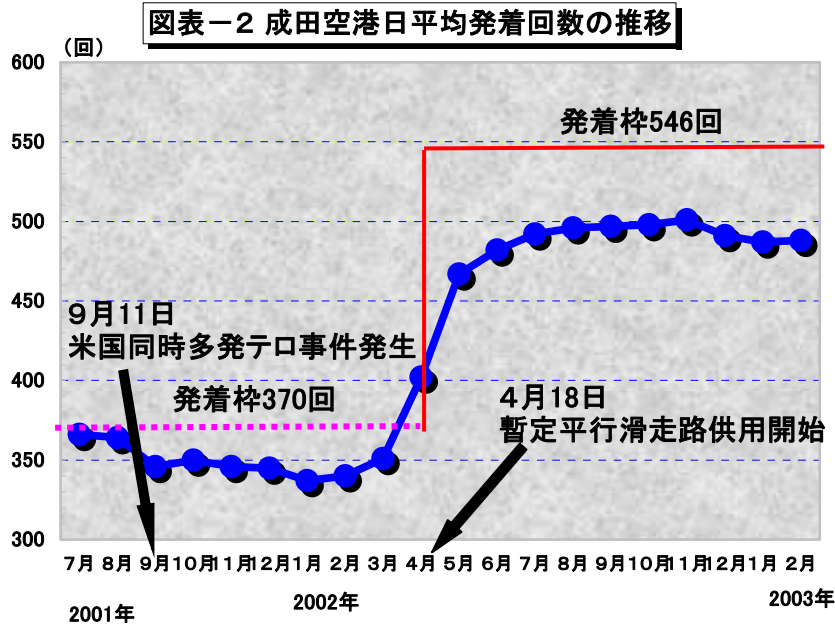
（1）発着枠は1.5倍に

2002年4月18日、成田空港の暫定平行滑走路（長さ2,180m・幅60m）が、開港から24年目にして供用開始となった（図表－1）。用地買収が難航し、当初計画からは位置を北側に約800mずらし、長さも320m短くするなかでの供用開始である。新滑走路は全長が短いため、ジャンボ機は利用できず、近距離の国際線や国内線向けにボーイング767など中型機中心に運航されている。暫定平行滑走路の供用開始により、1日当りの発着枠は370回から546回へと約1.5倍に増加した（図表－2）。新たに13社の航空会社（国際線10社、国内線3社）が新規参入し、定期便乗り入れ航空会社は、35カ国1地域54社から39カ国2地域66社に増加している（03年3月末現在）。

図表－1 成田空港の歩み

年月	出来事	乗り入れ国航空会社数
1978年 5月	成田空港開港	29カ国34社
1986年 11月	平行滑走路建設のための2期工事に着手	34カ国40社
1991年 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）	38カ国52社
1992年 12月	第二旅客ターミナルビル共用開始	38カ国53社
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）	
11月	反対派との合意に基づき、2期工事中断	38カ国51社
1996年 4月	輸入貨物仕分け基準解消	
10月	開港以来の国際線航空貨物取扱量2,000万トン達成	37カ国49社
1998年 4月	発着枠を1日360回から370回へ改定	
7月	国が騒音対策、地域振興策などの「共生大綱」を発表	
11月	成田空港－羽田空港間直通列車運転開始	
12月	開港以来の航空機発着回数200万回達成	34カ国1地域49社
2001年 2月	開港以来の航空旅客4億人達成	
9月	アメリカ同時多発テロ発生	35カ国1地域54社
2002年 4月	暫定平行滑走路共用開始 （発着枠は1日370回から546回に）	39カ国2地域68社
7月	成田新高速鉄道の許可下りる	
10月	芝山鉄道線開業（芝山千代田駅～東成田駅間2.2km）	

（資料）「成田空港（新東京国際空港公団）」のNAA年表より抜粋

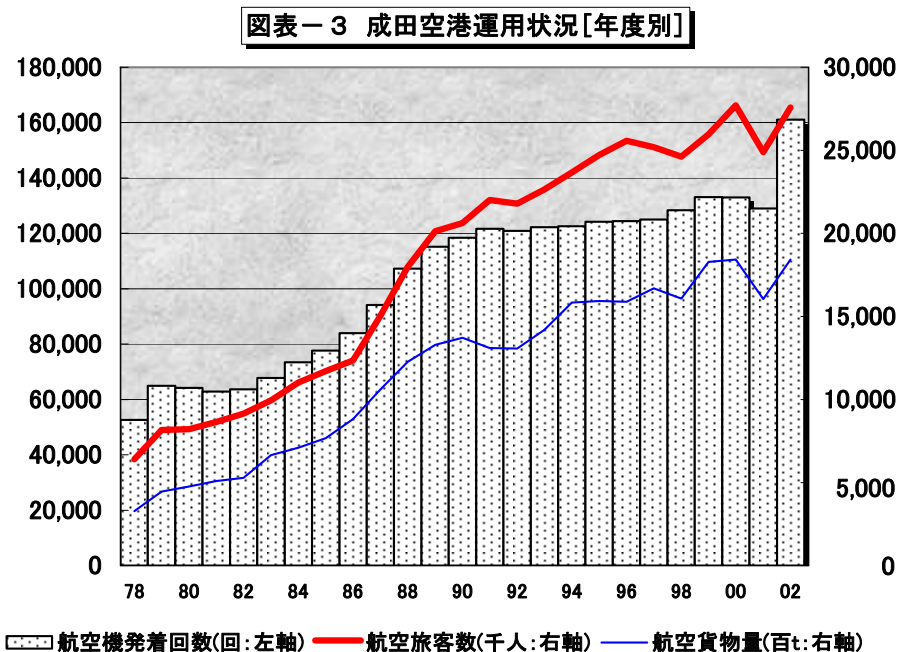


(資料)新東京国際空港公団

(2) 成田空港の運用状況

① 供用開始後、航空旅客数・航空貨物量が大幅増加

成田空港は開港以来、運用実績を着実に伸ばしてきた(図表－3)。まず、航空機発着回数をみると開港後の79～82年度の年間平均63,916回から00年度133,046回に増加、01年度は米国同時多発テロの影響からやや減少した。暫定平行滑走路供用開始後は、一日当たり発着回数は500回前後(年間当り約18万回)で02年4月から03年2月までの発着回数は前年比+36.4%となっている。



(注)1.(資料)新東京国際空港公団
2. 02年度は02年4月から03年2月までの実績を記載

成田空港週間出発国際便数の動きをみると（図表－４）、2001年1,418回から2002年1,797回に大幅増加している（増加率+26.7%）。2002年実績を運用別にみると、旅客便1,430回（同+28.4%）、貨物便367回（同+20.7%）となっている。地域別には、アジアが同+64.8%と大幅増加している。なかでも中国は、旅客便（01年90回→02年268回：同+197.8%）、貨物便（同15回→71回：同+373.3%）ともに、かなりの幅で増加した。週間出発国内便数も01年76回から02年210回に大幅増加している。

暫定平行滑走路供用開始後（02年4月～03年2月）の航空旅客数は27,577千人（同+22.2%）と増加した（国際線：同+21.1%、国内線：同+60.2%）。この間、アジア便の増加を背景に、トランジット客が606千人（同+26.1%）と大幅増加した。発着枠増加による外国人トランジット客増加は、外国人の来日機会増加につながり、これをいかに国内に取り込むかが課題であるが、「観光立国」に向けた大きな足掛かりとなる。

図表－４ 成田空港週間出発国際便数

(回)

	アジア			うち中国			南北アメリカ方面			ヨーロッパ方面			中近東・オセアニア方面			合計		
	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	旅客	貨物	計
2001年	475	113	588	90	15	105	322	133	455	145	33	178	557	123	680	1,114	304	1,418
2002年	793	176	969	268	71	339	328	133	461	167	30	197	667	133	800	1,430	367	1,797
増減数	318	63	381	178	56	234	6	0	6	22	▲3	19	110	10	120	316	63	379
増減率	66.9	55.8	64.8	197.8	373.3	222.9	1.9	0.0	1.3	15.2	▲9.1	10.7	19.7	8.1	17.6	28.4	20.7	26.7

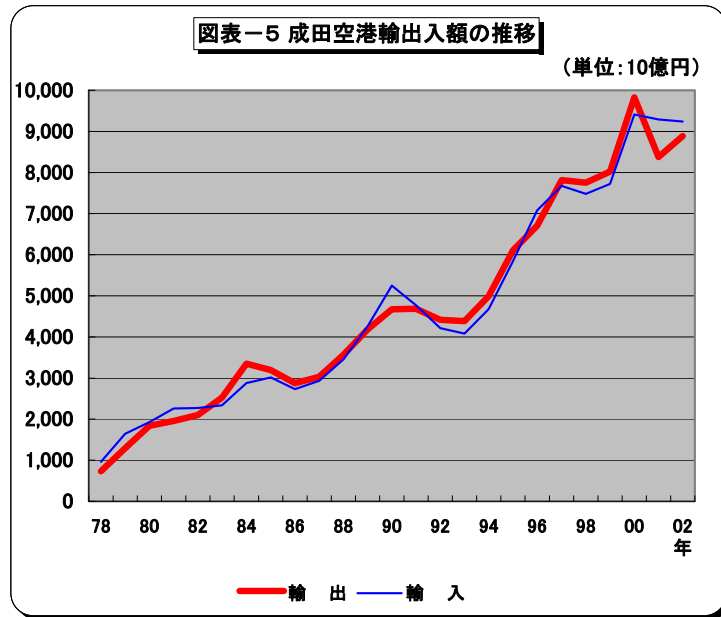
(注) 1.(資料)新東京国際空港公社
 2.各年は11月ダイヤにより集計
 3.香港は中国に含む

航空貨物取扱量は1,843千トン、同+27.2%と増加している。航空貨物取扱量の増加率が大きいのは、仮陸揚（目的陸揚地以外の場所である成田空港に一時陸揚すること）貨物が同+46.9%と大幅増加していることによるもの。暫定平行滑走路供用開始によりアジア向け中型機の発着回数が増加し、アジアと欧米を結ぶ貨物の中継地としての機能が大幅に高まっている（アジア－成田間は中型機で多頻度運航、成田－欧米はジャンボ機で少頻度の運航が主流になりつつある）。

以上のように旅客、貨物取扱の両面から平行滑走路供用開始後、国際拠点空港としての機能が高まっている。

②2002年輸出額はアジアが牽引役となり増加

開港以来の成田空港輸出入額の動きを大きく捉えると、概ね右肩上がり増加を続けてきた（図表－５）。



(資料) 東京税関

成田空港を利用した貨物のうち、仮陸揚を除いた輸出入状況を通関実績でみると、2002年輸出額は、前年比+6.1%増加した(図表－6)。地域別には、アジアで同+23.5%増加しており、特に中国は同+81.9%と増加が目立つ。品目別には、輸出額シェアの約7割を占める機械類が同+4.5%と増加したほか、化学製品、食料品も二桁増加した。2002年の輸出額の増加要因は、生産拠点の中国シフトが相次ぐなかで、アジアへの物流が増加したことと、暫定平行滑走路の供用開始時期が重なったことによる相乗効果によるものといえる。

図表－6 成田空港主要商品別・地域別輸出入額
(輸出) (単位:10億円、%)

	2000年	2001年	2002年	前年比	
総 額	9,833	8,374	8,888	6.1	
商品別	食料品	6	6	8	29.6
	化学製品	525	530	589	11.0
	機械類	-	6,090	6,364	4.5
	事務用機器	1,081	853	867	1.7
	(コンピュータ)	601	498	422	▲ 15.2
	映像機器	588	522	712	36.3
	(VTR類)	407	351	505	43.8
	半導体等電子部品	1,816	1,435	1,663	16.0
	(IC)	1,280	1,053	1,225	16.3
	科学光学機器	941	829	760	▲ 8.3
その他	249	227	1,645	623.6	
地域別	アジア	4,454	3,742	4,622	23.5
	中華人民共和国	381	377	686	81.9
	香港	647	618	847	37.2
	大韓民国	741	627	723	15.3
	台湾	1,041	718	827	15.3
	シンガポール	608	508	534	5.0
	大洋州	86	69	58	▲ 15.1
	北米	2,964	2,508	2,314	▲ 7.7
	中南米	213	195	172	▲ 12.2
	西欧	1,993	1,723	1,574	▲ 8.6
中東欧・ロシア等	48	50	71	43.1	
中東	59	73	65	▲ 11.3	
アフリカ	15	16	13	▲ 19.2	

(輸入) (単位:10億円、%)

	2000年	2001年	2002年	前年比	
総 額	9,412	9,291	9,242	▲ 0.5	
商品別	食料品	-	193	194	0.6
	化学製品	653	739	808	9.3
	医薬品	232	282	314	11.5
	機械類	-	6,379	6,181	▲ 3.1
	原動機	216	288	338	17.4
	事務用機器	1,990	1,848	1,638	▲ 11.4
	(コンピュータ)	1,272	1,233	1,091	▲ 11.5
	半導体等電子部品	1,561	1,319	1,270	▲ 3.7
	(IC)	1,444	1,212	1,156	▲ 4.6
	科学光学機器	593	670	674	0.7
その他	399	446	1,486	233.4	
地域別	アジア	3,350	3,160	3,372	6.7
	中華人民共和国	582	659	864	31.0
	香港	90	86	96	12.5
	大韓民国	473	400	420	5.0
	台湾	594	529	581	9.8
	シンガポール	371	357	325	▲ 8.8
	大洋州	93	83	111	33.2
	北米	3,405	3,327	3,110	▲ 6.5
	中南米	127	140	146	4.5
	西欧	2,070	2,254	2,225	▲ 1.3
中東欧・ロシア等	146	118	75	▲ 36.0	
中東	63	70	67	▲ 3.9	
アフリカ	157	140	136	▲ 2.7	

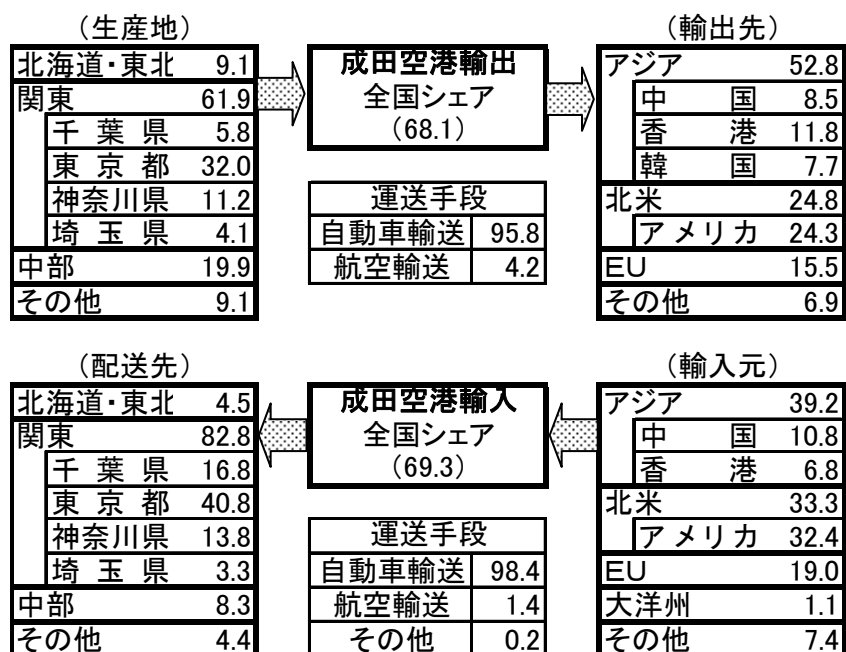
(注) 1. (資料) 東京税関

2. 「中華人民共和国」には香港及びマカオを含まない。

一方、2002年輸入額は同△0.5%とほぼ横ばいとなった。アジアは、中国・香港中心に同+6.7%増加したが、欧米は前年比マイナスとなった。商品別には、化学製品が同+9.3%増加したが、機械類はコンピュータの落ち込み等から同△3.1%減少した。

成田空港の輸出入貨物の流れをみると（図表－7）、輸出貨物の生産地は、関東が61.9%と最大であり（千葉県：5.8%）、輸出先は、アジアが52.8%と最も多くなっている。輸入貨物の輸入元はアジア約4割、アメリカ約3割となっており、配送先は関東が82.8%と最も多くなっている（千葉県：16.8%）。こうしてみると、成田空港による物流は関東－アジア間で最も多く、なかでも生産地・配送先ともに東京都のシェアが圧倒的に多い（東京都：生産地32.0%、配送先40.8%）。

図表－7 成田空港の輸出入貨物に係る物流動向(単位:%)



(注) 1.(資料) 東京税関

2.調査期間: 2002年9月1日～7日の1週間

3.図中の数値は成田空港全体の輸出入額を100とした場合のシェア

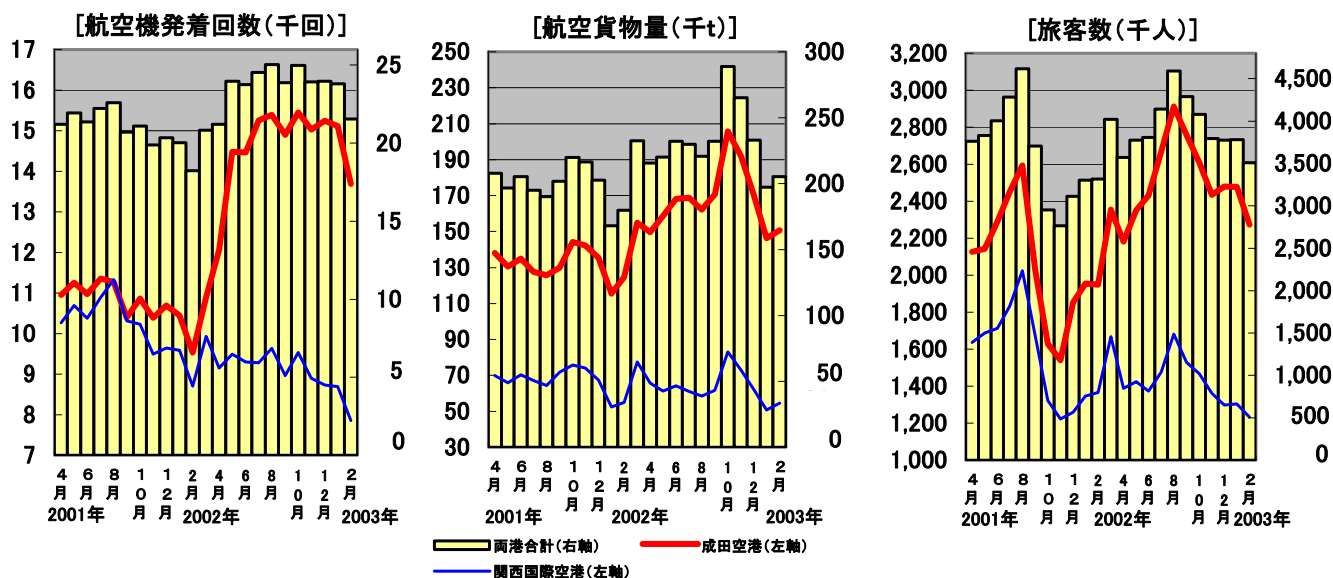
4.配送先は、輸入通関後最初の配送先を指しており、必ずしも最終消費地とはいえない

③関西国際空港から航空旅客・航空貨物の一部がシフトする向きがみられる

暫定平行滑走路の供用開始後の成田空港と関西国際空港（関空）の運用状況をみてみよう。航空機発着回数・航空貨物量・航空旅客数をみると（図表－8）、航空機発着回数は、成田空港は供用開始後03年1月まで1万5千回前後で推移し、03年2月はイラク戦争の影響でマイナスとなった。一方、関空では02年4月以降漸減している。航空貨物量は、成田空港は02年9月まで増加しているが、関空はこの間やや減少している。

02年10月にはアメリカ西海岸の港湾ストライキの反動増により、両港とも航空貨物量が飛び跳ねているが、その後の減少割合は関空の方が大きい（02年10月→03年2月減少率：成田空港△26.8%、関空△34.4%）。航空旅客数は、成田空港では02年8月に291万人まで増加したあと、イラク戦争の影響により03年2月には227万人となった。関空では、02年8月以降じりじりと減少し、03年2月には123万人となった。このようにみると、暫定平行滑走路供用開始後、航空貨物・航空旅客の一部が、関空から成田空港にシフトしているとみられる。しかし、暫定平行滑走路の供用開始後（02年4月～03年2月）の両港合計をみると、前年比プラスとなっており（航空機発着回数+13.5%、航空旅客数+8.7%、航空貨物量+18.1%）、両港合計で航空貨物量・航空旅客数が増加するなかで、成田空港が暫定平行滑走路の供用開始による利便性向上から、より多くの運用実績をあげている。

図表－8 成田空港と関西国際空港の運用状況比較



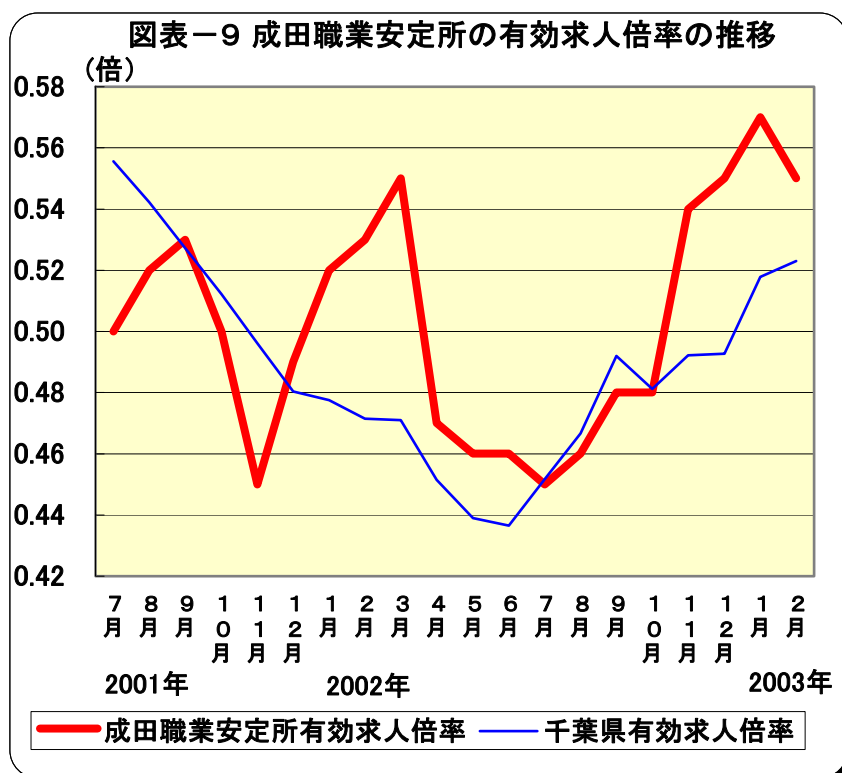
(資料)新東京国際空港公団、関西国際空港公団株式会社

2. 暫定平行滑走路供用開始が成田空港圏に与えた影響

成田空港圏では、空港近隣地域に運輸・倉庫業、流通業が進出し、一大物流拠点が築かれるなか、定住人口の増加を背景に大型小売店の進出など第3次産業が増加し、周辺地域からの求心力を高めている。こうしたなか、成田空港の暫定平行滑走路が供用開始となり1年が経過するが、現時点における平行滑走路供用開始後の成田空港圏への経済的な影響をみていきたい。

(1) 雇用動向—空港内従業員数が増加

成田空港圏の有効求人倍率の推移をみると（図表－9）、米国テロが起きた01年9月以降、11月まで急速に低下したあと、暫定平行滑走路の供用開始に備えて、企業が雇用増加に動いたことから02年3月まで上昇している。暫定平行滑走路の供用開始後しばらくは求人への動きは一服となったが、航空旅客数・航空貨物量の増加から、10月以降再び上昇した。こうしてみると、成田空港圏の雇用は成田空港の運用状況に連動した動きとなっている。



(資料) 千葉労働局、成田職業安定所

空港内従業員数の動きを新東京国際空港公団「成田空港内従業員実態調査（2002年12月調査）」でみると、従業員合計人数は45,763人で前回調査（99年7月）比+9.0%増加した（図表－10）。業種別には、旅客サービス業が、同+30.8%と大幅増加した。その他サービス業+27.1%、貨物サービス業+16.2%、航空機サービス業+14.8%も二桁増となっている。米国テロ後には、航空旅客数や航空貨物量の減少から各社雇用を控え、99年比でマイナスとなっていたことを勘案すると、暫定平行滑走路の供用開始をひかえるなかで各社とも雇用増加に動いたといえる。

居住地別には、雇用増加人数の約半数が成田空港圏の居住者となっている。成田空港圏を成田市と成田市以外に分けてみると、成田市以外の地域では増加率が+15.6%と高水準となっており、暫定平行滑走路の供用開始は、空港近隣のみならず、成田空港圏全体の居住者の雇用改善に大きな役割を果たしている。

図表－10 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	99年比
合 計		22,198	39,549	39,603	41,977	45,763	9.0
事業 区 分 別	官公署	3,552	4,279	6,447	4,674	4,853	3.8
	航空運送事業	9,372	14,984	13,469	13,886	13,118	▲ 5.5
	航空機サービス業	4,010	7,489	7,395	7,475	8,578	14.8
	旅客サービス業	781	2,915	2,894	3,324	4,348	30.8
	貨物サービス業	1,391	2,921	4,334	5,555	6,457	16.2
	その他サービス業	1,453	3,799	3,808	4,255	5,407	27.1
	飲食業	955	1,819	1,406	1,463	1,493	2.1
	物品販売業	684	1,343	1,650	1,345	1,509	12.2
	千葉県	18,047	26,067	33,429	35,327	38,880	10.1
居 住 地 別	成田空港圏	-	17,437	17,663	18,487	20,462	10.7
	成田市	7,271	12,001	12,000	12,661	13,725	8.4
	成田市以外	-	5,436	5,663	5,826	6,737	15.6
	その他県内	-	16,205	15,766	16,840	18,418	9.4
	茨城県	427	714	890	1,008	1,115	10.6
東京都	2,540	3,492	3,433	3,866	3,959	2.4	
その他	1,184	1,701	1,851	1,776	1,809	1.9	

(資料)新東京国際空港公団

(2) 成田空港近隣地域への物流拠点の進出・拡大が進んだ

開港以来、成田空港で取り扱われる航空貨物の通関業務は、生鮮品と緊急品以外の一般貨物は、市川市原木のTACT（東京エア・カーゴ・シティ・ターミナル）で行うという「仕分け基準」に基づいて行われてきた。

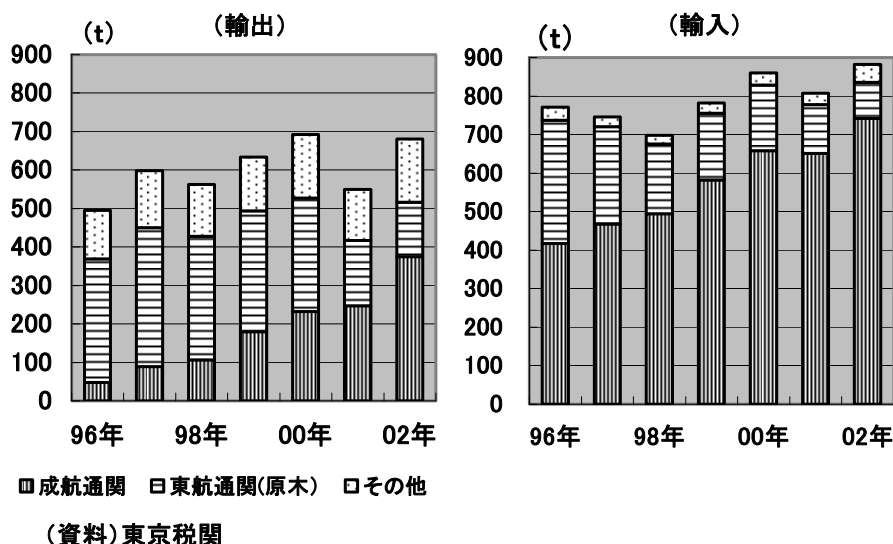
1996年3月、この仕分け基準が撤廃され、一般貨物の通関も成田空港で行えるようになった。TACT通関は、空港からの輸送コストと時間コストがかかっていたことから、その後、荷主がコスト負担の少ない成田通関を選択する動きが強まった。特に平行滑走路供用開始後は成田通関へシフトが一段と進んだ。

成田通関シェアの動きをみると、輸出通関シェアは96年の9.7%から、01年に44.9%、02年には55.0%まで一気に増加し（原木通関：96年64.9%→02年20.8%）、輸入通関シェアも、96年の54.1%から01年80.7%、02年84.1%に大幅増加している（図表－11）。この急速な環境変化のなか、TACTは03年9月末を目途に解散する予定となっている。

こうした動きのなかで、航空貨物混載業者（フォワーダー）は、空港から半径約5kmの地域に航空貨物専用物流拠点の進出・拡大を進めてきた。99年に成田空港域外における保税蔵置場の設置が認められると、フォワーダーは競うように保税蔵置場の設置を促進した。00年1月の域外保税蔵置場は7社7蔵置場（合計面積：25,391㎡）であったが、02年1月には20社21蔵置場（同63,813㎡）に増加した。その後、暫定平行滑走路供用開始による物流増加に対応するため、各社とも保税蔵置場の増床、新規建設を行った結果、03年1月には20社22蔵置場（同108,117㎡）となり、合計面積は前年比+1.7倍まで急拡大した（図表－12）。

02年7月からは、東京税関で通関が可能な地域が、空港周辺4市町から近隣の11市町村へ拡大され、周辺地域への物流業者の進出が期待されている。

図表-11 成田空港輸出入通関シェアの推移



図表-12 成田空港域外保税蔵置場の推移(一般貨物の通関のための保税蔵置場のみを列举)

名 称	保 税 面 積 (㎡)			
	平成12年1月1日 (7社7蔵置場)	平成13年1月1日 (16社16蔵置場)	平成14年1月1日 (20社21蔵置場)	平成15年1月1日 (20社22蔵置場)
1 日本通運(株)東京空港支店成田空港物流センター	11,914	14,510	14,510	17,642
2 西鉄成田ロジスティクスセンター	1,161	1,161	1,585	2,904
3 (株)近鉄エクスプレス成田ディストリビューションセンター	6,279	6,279	8,299	19,097
4 丸全昭和運輸(株)成田カーゴセンター	1,779	2,244	2,892	8,672
5 (株)阪急交通社成田カーゴセンター	930	930	930	5,729
6 エアポートエクスプレス(株)芝山	1,363	1,326	1,326	1,326
7 (株)サンリツ成田事務所	1,965	1,627	3,138	5,930
8 航空集配サービス(株)成田	-	1,317	1,317	1,317
9 佐川通関(株)成田ロジスティクスセンター	-	175	175	-
10 東急エアカーゴ(株)成田ロジスティクスセンター	-	695	923	1,728
11 東急エアカーゴ・シティターミナル(株)成田物流センター	-	1,094	1,725	1,649
12 ヤマト運輸(株)成田	-	142	432	432
13 郵船航空サービス(株)成田ロジスティクスセンター	-	2,920	3,412	3,412
14 日航ロジスティクス(株)成田	-	1,243	1,595	1,595
15 鴻池運輸(株)成田カーゴセンター	-	1,585	1,585	1,585
16 福山通関(株)成田流通センター	-	2,237	2,237	3,457
17 東芝物流(株)成田エアカーゴセンター	-	-	778	1,548
18 日本通運(株)東京航空支店成田空港第二物流センター	-	-	12,100	13,393
19 阪神エアカーゴ(株)成田ロジスティクスセンター	-	-	1,983	2,658
20 (株)日祥物流成田ロジスティクスセンター	-	-	1,879	1,879
21 西濃運輸(株)成田ロジスティクスセンター	-	-	992	-
22 セイノー通関(株)成田ロジスティクスセンター	-	-	-	1,977
23 東京エアカーゴ・シティターミナル(株)臨空ターミナル	-	-	-	8,343
24 インターナショナルエクスプレス(株)成田物流センター	-	-	-	1,844
保 税 面 積 計	25,391	39,485	63,813	108,117

(資料)東京税関

（３）暫定平行滑走路供用開始による成田空港圏企業への影響について（アンケート調査から）

暫定平行滑走路供用開始後の成田空港圏の動向を示す指標は空港利用者数、輸出入量、地域雇用関連統計等ごく限られたものにとどまっており、特に地域の企業動向を示す指標はほとんどない。

そこで、成田空港圏の企業の動向をつかむため、「成田空港圏の企業動向調査アンケート」を行った。成田空港圏の企業 751 社に発送し、130 社から回答を得た（実施時期：03 年 3 月 10～19 日、有効回答率：17.3%）。

[アンケート結果の概要]

○売上（生産）額の今後 3 年間の見通しは増加するとした先が減少を上回る

成田空港圏企業の売上（生産）額は、直近 3 年間では減少（大幅減少＋少し減少）したとする向き（50.4%）が、増加（大幅増加＋少し増加）したとする向き（29.1%）を大きく上回っているが、今後 3 年間の見通しでは増加する向き（37.4%）が、悪化する向き（33.4%）を上回っている。

○暫定平行滑走路の供用開始は、経営上影響があるとした企業は 33.0%

暫定平行滑走路供用開始は、経営上影響があるとした企業の割合は、33.0%となっている。具体的な事象別には、物流の増加 16.9%、人流の増加 12.3%、情報流の増加 3.8%となっている。経営上影響があるとした企業のなかで、暫定平行滑走路の供用開始によるビジネスチャンスを経営的に活用するための経営上の施策について、実施したとする企業割合は 15%、実施予定・検討中とした企業は 56%となっている。

アンケートの内容からみると、地域全体としてプラスの影響をうけていることがうかがわれるが、そのなかでも、業種を絞ってみていくと 4 つのグループに顕著な動きがみられる。①物流業の業況が、主にアジアからの航空貨物量増加により好転している。②航空旅客数増加により、旅客運送業の業況が好転している。③成田空港関連企業が業務増加により業況が好転し、付随してその取引先企業の業況も好転したとする先がみられる。④空港周辺ホテルではアジア客を中心に宿泊客が増加している。

以下では、その具体的な事例を紹介する。

○物流業では航空貨物増加により業況が回復

A 社（貨物自動車運送）は、空港内貨物地区の通関代理店及び運送会社が主な荷主であり、貨物配送先は日本全国に及ぶ。暫定平行滑走路の供用開始により、02 年 4 月以降の取扱貨物量が前年比＋40%程度増加した。品目別には、アジアから衣類関係の増

加が目立つ。暫定平行滑走路の供用開始により物流・人流が増加しており、このチャンスを活かすべく現在、人材派遣業など本業とは関係ないサービス業の分野での事業多角化を検討している。

B社（航空貨物輸送代理店業）では、輸出入貨物が02年4月以降前年比+5%程度増加した。しかし、2001年のテロ後には貨物量が△10%以上減少したことを考慮するとテロ前の状況にはまだ戻ってはいない。当社の貨物量を本支店全体で捉えると関西国際空港から成田空港へ一部貨物がシフトした向きがみられた。貨物が増加している地域としては、中国を中心としたアジア地域に動きが見られた。品目別には衣類関連が増加傾向にある。当社は今後、物流拠点の増築を予定しており、現在の物流倉庫の2倍強を確保し、今後の物流増加に対応できる体制を整える、としている。

○旅客運送業では乗客数が増加

C社（バス運送業）では、暫定平行滑走路の供用開始後、高速路線バスの乗客数が前年比+9%増加した。特に、成田空港から東京ディズニーランドへの直行便は約2割の大幅増加となっている。人流増加という、この追い風を事業に活かすべく、02年より新規ルートの開拓や発着の起点延伸を行い、何れも売上向上に寄与した。一方、一般路線バスの経営環境は、少子化の影響など構造的な変化もあって厳しい状況が続いている。

D社（鉄道業）では、都心から空港への特急列車の利用客数が、夏季期間には前年比+2%、年末・年始期間には同+8%程度増加した。成田駅の正月3が日の降車人員は同△3%となっており、成田山新勝寺参拝向けへの拡がりはみられなかった。

E社（鉄道業）では、暫定平行滑走路供用開始後の成田空港駅の乗降客数が前年比+10.9%増加した。また、都心ー空港直行便の利用客も同+7.8%増加した。一方、成田駅の乗降客数は同△0.7%となっており、成田周辺への乗降客数の拡がりはみられていない。

○空港関連企業の取引先企業で業況好転

F社（食料品製造業）では、成田営業所の2002年度売上高が前年比+8%増加した。その増加率は千葉県他営業所のなかでは最も高くなっている（他営業所：同+2%程度）。機内食製造販売業や、空港周辺ホテルへの販売が増加しており、間接的に暫定平行滑走路供用開始の効果があつた、としている。

G社（建設資材販売業）では、空港近隣地域の物流拠点建設向けの生コン販売量が増加した。今迄はフォワーダーなどの大企業の動きが目立ったが、最近になって地元運送業で倉庫増床の動きに拡がりがみられることから、物流関連企業の成田集中による建材需要の増加は暫く拡大が続くとみている。

H社（自動車教習所）では、空港内企業の運転免許需要が伸びており、大型・大特車

の入所状況が良好に推移し、2002 年度も前年比 1 割程度増加している。大型・大特車の場合、大半の入所者は会社経費で入所しているが、個人で教習に来る顧客も多く、自らの雇用を確保するための武器として、免許を取得する向きも見られる。少子化の影響で普通車の免許取得者が減少する中で、成田地区は物流拠点の進出・拡大が進んでおり、大型・大特車の需要が見込まれるという点では、当社の営業環境は他地域よりも恵まれている。

○空港周辺ホテルではアジアからの旅客が増加

I 社(ホテル業)では、宿泊客の割合は外国人 6 : 日本人 4 程度の割合となっている。米国テロ発生後、客室稼働率が 70~80%に低迷していたが、暫定平行滑走路供用開始後には、90%台まで回復した。特に、アセアンからの宿泊者増加が目立っている。03 年年明け以降、イラク戦争の影響で、再び宿泊客は減少傾向となっている。

(4) 観光面の動きは限定的

暫定平行滑走路供用開始の成田空港圏の観光面への影響については、韓国からのゴルフツアーが実現するなどの動きが一部でみられたが、公共交通機関でも成田への乗降客数は前年割れとなっているなど、成田空港圏への人流増加の拮りは今のところさほど大きくない。

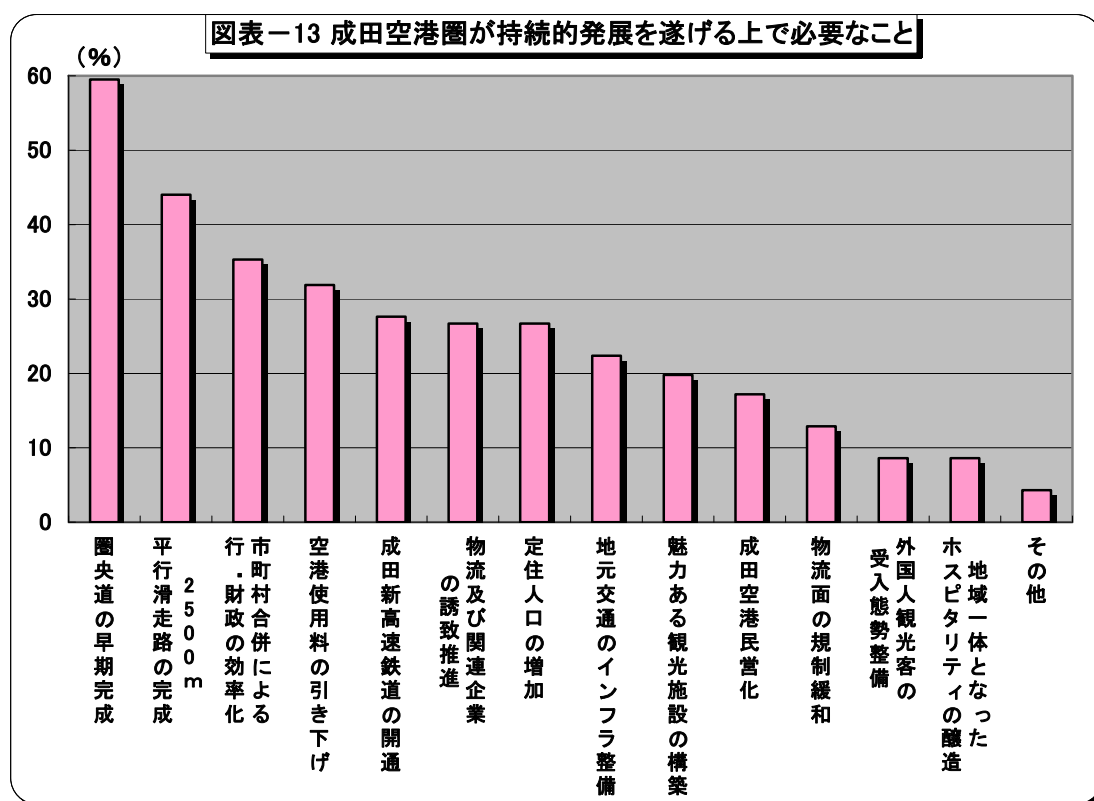
3. 成田空港圏が持続的発展を遂げるために

「成田空港圏の企業動向調査アンケート」によると、成田空港圏が持続的かつ均衡ある発展を遂げるために必要なこととして「圏央道の早期完成」をあげる向きが全体の 6 割で最多となっている。次いで「2,500m 平行滑走路の早期完成」、「成田新高速鉄道の開通」、など物流関連の項目が上位にきており、物流関連機能の強化による地域振興を望む声強い(図表-13)。

成田空港を核とした物流拠点として、フォワーダーの空港近隣への集中立地が進むなど、暫定平行滑走路の供用開始による物流増加で、物流トラック通行量が増加し、空港周辺地域の渋滞は深刻化している。これからは、大栄物流団地など周辺地域への物流企業の立地促進とともに、地元交通インフラの整備が必要となっている。

暫定平行滑走路の供用開始を受けて、アジア路線の増加により、アジアの旅客数増加が目立つ。国内でも新たに仙台-成田間が新規運行されるなど、成田空港圏と他地域との繋がりが拡大している。しかし、供用開始後の交流人口増加の恩恵は、現在のところ、主に東京ディズニーランド等の東京近郊に向けられ、観光面、人流面では成田空港圏への影響は比較的少ない。一方、アジアからのトランジット客は便数増加による利便性の向上から、成田に泊まる頻度は減少している向きもみられる。交流人口を

地域に取込み、地域振興を図るためにも、トランジット客のそれぞれの待ち時間に対応し、成田空港圏で有意義に時間を過ごすことができるような仕組みづくりも必要である。また、アジアからの旅客増加に対応した街並みや交通インフラの整備とともに、国際都市としての地域のホスピタリティを高めることも重要である。



(資料)「成田空港圏の企業動向調査」を集計

コラム1 大きな成長を遂げてきた成田空港圏

成田空港は、1978年の開港以来、人・物・情報の流れの中心地として周辺地域に対し求心力を発揮し、成田空港圏は大きな成長を遂げてきた。

成田空港圏の人口増加率（78年→03年）は+63.6%と千葉県平均（+36.1%）を大幅に上回っている。

成田空港圏の市町村税収入の増加率（78年→95年）は5.3倍と千葉県平均（3.7倍）を上回っており、最近の動き（95年→01年）でも、千葉県平均では△0.7%と減少するなかで、成田空港圏では+5.1%の増加となっている（図表-14）。成田空港圏の市町村税の内訳をみると（95年→01年）、市町村民税が、同△4.0%となる一方で、固定資産税は同+17.5%と大幅増加しており、運輸・通信業や流通業などの企業進出が、固定資産税収入を押し上げ、成田空港圏の市町村税収入を支えている。

図表-14 成田空港圏市町村税収入の推移

(単位:百万円)

	1978年	1985年	1995年	78年比 (倍)	2001年		95年比 (%)	
					市町村民税	固定資産税	市町村民税	固定資産税
成田市	4,506	13,159	23,947	5.3	25,346	5.8	0.2	18.7
富里市	706	2,977	5,840	8.3	5,929	1.5	▲ 9.5	11.4
栄町	235	873	2,874	12.3	2,898	0.8	▲ 5.2	9.2
下総町	210	409	867	4.1	849	▲ 2.0	▲ 10.5	10.0
神崎町	199	451	677	3.4	724	6.9	3.1	11.7
大栄町	266	595	1,403	5.3	1,551	10.5	7.0	13.9
栗源町	99	249	507	5.1	487	▲ 4.0	▲ 19.0	0.9
多古町	404	904	2,090	5.2	2,092	0.1	▲ 13.2	12.4
蓮沼村	116	238	415	3.6	447	7.7	▲ 12.5	24.4
横芝町	435	815	1,463	3.4	1,460	▲ 0.2	▲ 25.0	18.2
芝山町	304	846	1,431	4.7	1,860	30.0	5.5	45.7
周辺地域合計	7,480	21,516	41,514	5.5	43,643	5.1	▲ 4.0	17.5
千葉県	252,718	532,460	923,395	3.7	916,556	▲ 0.7	▲ 10.6	9.9

資料)「市町村税の概況」千葉県

コラム2 成田空港圏の事業所数は運輸・倉庫業の増加が高水準

成田空港圏の事業所数・従業者数の動きをみると、事業所数は、空港開港時(78年)の7,089事業所から、96年には10,693事業所へと大幅増加している(78年比: +50.8%、図表-15)。最近の動き(96→01年)では、+0.2%とほぼ横ばいとなっている(千葉県平均: △3.7%)。業種別には、フォワーダーの空港近隣への進出などから、運輸・通信業が、同+8.4%と高い伸びを示しているほか、サービス業も同+4.6%と増加した。一方、建設業△3.2%、製造業△2.8%、卸売・小売業、飲食店△2.3%はマイナスとなっている。市町村別には、栄町、芝山町で増加が目立つ。

従業者数は、空港開港時(78年)の62,768人から96年には131,219人と大幅増加した(78年比+109.1%)。最近の動き(96→01年)では、千葉県平均が同△0.7%と減少するなか、成田空港圏では+5.4%増加し138,359人となっている。業種別には、運輸・通信業が+12.2%と大幅増加しており、金融・保険業も増加した。市町村別には、栄町、大栄町、芝山町の増加が目立っている。

図表-15 成田空港圏の事業所数・従業者数の推移

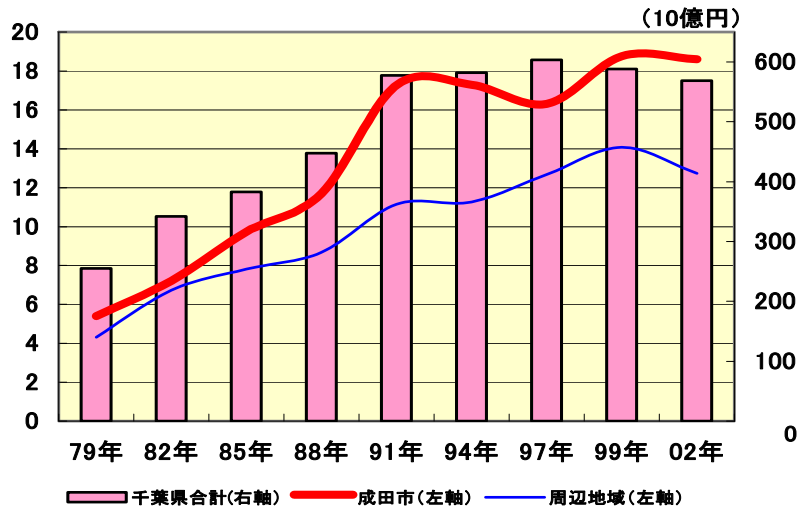
		(事業所数)					(従業者数)						
		シェア	1978年	1996年	78年比	2001年	96年比	シェア	1978年	1996年	78年比	2001年	96年比
成田空港圏合計		100.0	7,089	10,693	50.8	10,718	0.2	100.0	62,768	131,219	109.1	138,359	5.4
業種別	建設業	12.3	870	1,364	56.8	1,321	▲ 3.2	6.2	6,043	8,998	48.9	8,519	▲ 5.3
	製造業	6.4	519	708	36.4	688	▲ 2.8	11.3	7,671	16,312	112.6	15,609	▲ 4.3
	運輸・通信業	5.3	275	524	90.5	568	8.4	22.7	15,109	27,935	84.9	31,347	12.2
	卸売・小売業、飲食店	41.0	3,522	4,504	27.9	4,399	▲ 2.3	25.2	15,485	33,168	114.2	34,854	5.1
	金融・保険業	1.4	78	145	85.9	146	0.7	2.1	1,268	2,270	79.0	2,886	27.1
	不動産業	3.7	136	395	190.4	396	0.3	0.8	441	1,135	157.4	1,075	▲ 5.3
	サービス業	27.7	1,526	2,842	86.2	2,972	4.6	26.5	12,512	34,402	175.0	36,729	6.8
	公務	1.1	96	113	17.7	116	2.7	4.2	3,578	5,687	58.9	5,843	2.7
市町村別	成田市	41.7	2,840	4,395	54.8	4,465	1.6	61.4	39,705	79,885	101.2	84,924	6.3
	成田市以外	58.3	4,249	6,298	48.2	6,253	▲ 0.7	38.6	23,063	51,334	122.6	53,435	4.1
	富里市	17.3	727	1,894	160.5	1,854	▲ 2.1	11.4	4,419	15,892	259.6	15,779	▲ 0.7
	栄町	6.2	289	588	103.5	663	12.8	4.3	1,498	4,966	231.5	5,909	19.0
	下総町	3.2	347	361	4.0	347	▲ 3.9	1.9	1,757	2,651	50.9	2,613	▲ 1.4
	神崎町	2.6	297	314	5.7	274	▲ 12.7	1.6	1,579	2,359	49.4	2,172	▲ 7.9
	大栄町	5.0	371	534	43.9	536	0.4	4.1	1,667	5,052	203.1	5,671	12.3
	栗源町	1.9	177	231	30.5	208	▲ 10.0	1.2	764	1,660	117.3	1,687	1.6
	多古町	9.1	885	980	10.7	975	▲ 0.5	5.3	4,292	6,793	58.3	7,344	8.1
	蓮沼村	1.7	160	182	13.8	184	1.1	1.0	927	1,426	53.8	1,323	▲ 7.2
横芝町	7.4	727	850	16.9	788	▲ 7.3	3.7	4,200	5,338	27.1	5,126	▲ 4.0	
芝山町	4.0	269	364	35.3	424	16.5	4.2	1,960	5,197	165.2	5,811	11.8	
千葉県合計	-	161,972	214,707	32.6	206,793	▲ 3.7	-	1,298,489	2,147,657	65.4	2,132,282	▲ 0.7	

(注) 1. (資料)「事業所・企業統計調査」総務省統計局
2. 業種別はシェア1%未満の業種は掲載していないので合計は100%にならない。

コラム3 成田市小売業の求心力が高まっている

成田空港圏小売業の年間商品販売額の推移を成田市と周辺地域に分けてみると（図表-16）、成田市では91年までかなりの角度で増加したあと、バブル崩壊の影響から漸減していたが、99年以降は成田イオンSCなど大型店のオープンが相次いだことから増加している。一方、周辺地域では、バブル崩壊後も人口増加による地元購買力の底上げなどから増加を続けていたが、99年から02年にかけては大幅マイナスとなった。この間は、成田市的大型小売店のオープン時期と重なることから、成田市の小売業は成田市周辺の顧客吸引力を急速に高めるなか、販売額を増加させたことがみてとれる。

図表-16 成田空港圏小売業商品販売額の推移



(資料)「千葉県の商業」千葉県統計課

コラム4 製造品出荷額は成田市で減少が続き、周辺地域では増加

成田空港圏製造業の製造品出荷額の増加率（78年→95年）をみると、4.6倍と千葉県平均（1.7倍）の倍以上となっている（図表-17）。しかし、95年から01年にかけては、△10.9%と大幅減少した。この主な要因は、成田市の製造品出荷額が年を追って減少している影響によるもの（成田市：同△29.8%）。この間の成田市の製造品出荷額を業種別にみると、一般機械：△89.7%、金属製品：△87.3%、窯業・土石：△55.1%、食料品：△25.9%で大幅な減少となっている。この間の付加価値率（製造品出荷額を付加価値額で除したもの）をみると、95年の53.3%から01年には58.1%に上昇していることから、組立作業等付加価値の低い業態の企業が、より多く事業撤退している。一方、成田市以外の周辺地域における製造品出荷額は同+4.2%増加した。業種別には、食料品：+50.3%、金属製品：+47.4%、プラスチック：+22.5%などが増加した。

図表－17 成田空港周辺地域の製造品出荷額等の推移

(単位:百万円)

	1978年	1995年	78年比 (倍)	2001年	95年比 (%)
成田空港圏合計	111,740	513,923	4.6	457,815	▲ 10.9
成 田 市	44,500	228,398	5.1	160,248	▲ 29.8
成 田 市 以 外	67,240	285,525	4.2	297,567	4.2
富 里 町	8,832	44,480	5.0	53,005	19.2
栄 町	1,421	29,646	20.9	42,119	42.1
下 総 町	3,358	7,067	2.1	10,685	51.2
神 崎 町	7,677	20,268	2.6	16,473	▲ 18.7
大 栄 町	10,651	22,955	2.2	30,082	31.0
栗 源 町	192	12,879	67.1	14,608	13.4
多 古 町	2,868	43,971	15.3	41,766	▲ 5.0
蓮 沼 村	1,293	1,481	1.1	2,882	94.6
横 芝 町	16,284	15,125	0.9	25,395	67.9
芝 山 町	14,663	87,653	6.0	60,551	▲ 30.9
千 葉 県	6,724,898	11,594,875	1.7	10,885,200	▲ 6.1

(注)1. (資料)「工業統計調査結果報告」千葉県

2. 「従業者4人以上の事業所」を対象とする

(関 寛之)