

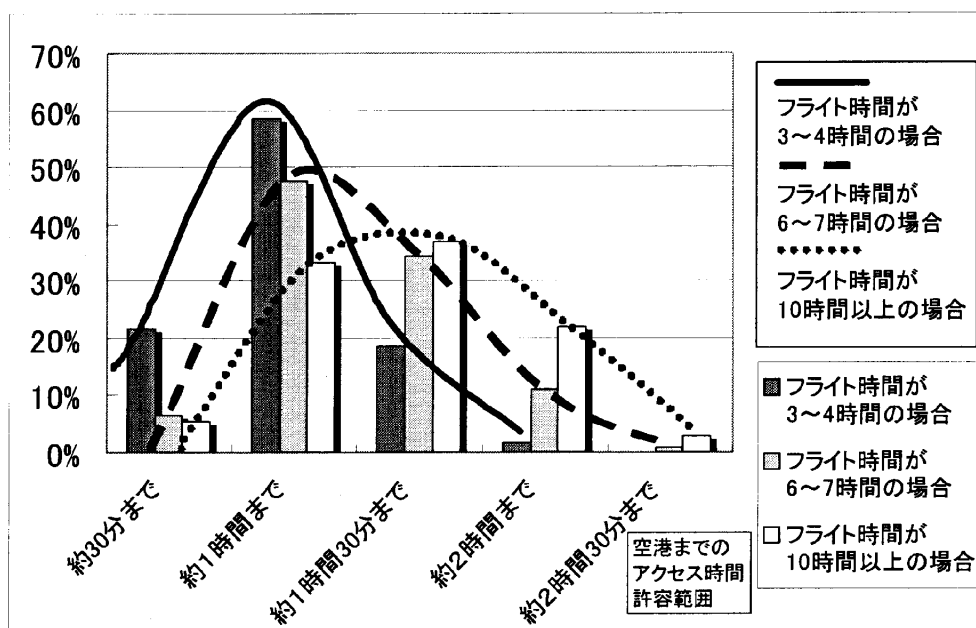
<ポイント！>

- ・フライト時間が短いほど空港までのアクセス時間が短いことが望ましいという傾向が 確認された。
- ・フライト時間が 10 時間以上の場合（遠距離国際線を利用する場合）でも、概ね 1 時間 半以内でアクセスできることを希望していることが確認された。

フライト時間が 3～4 時間の場合（上海、北京、台北などに行く場合）、空港までのアクセス時間の許容範囲は約 60 分、フライト時間が 6～7 時間の場合（バンコク、シンガポールなどに行く場合）、空港までのアクセス時間の許容範囲は 75.5 分、フライト時間が 10 時間以上の場合（欧米などに行く場合）、空港までのアクセス時間の許容範囲は 85.2 分となった。近距離国際線は羽田空港が、遠距離国際線は成田空港がそれぞれ担うという考え方は一定の合理性を持っていると考えられる。

フライト時間 空港までの アクセス時間 許容範囲	フライト時間が 3～4時間の場合 (N=423)	フライト時間が 6～7時間の場合 (N=424)	フライト時間が 10時間以上の場合 (N=422)
	上海、北京、台北 など	バンコク、シンガ ポールなど	欧米など
約30分まで	21.5%	6.6%	5.2%
約1時間まで	58.4%	47.4%	33.2%
約1時間30分まで	18.4%	34.4%	36.7%
約2時間まで	1.7%	10.8%	22.0%
約2時間30分まで	0.0%	0.7%	2.8%
全体	100.0%	100.0%	100.0%
平均値(分)	60.1	75.5	85.2

10分～15分ずつ増加



(5) 空港までの現状のアクセス時間と許容できるアクセス時間との対比(満足度の分析)

羽田、成田両空港に国際線が就航していると仮定して、空港までのアクセス時間の満足度を分析、評価した。分析方法は、利用者ごとに、羽田空港・成田空港それぞれについて、

「現状のアクセス時間」<「許容できるアクセス時間」の場合は「満足」

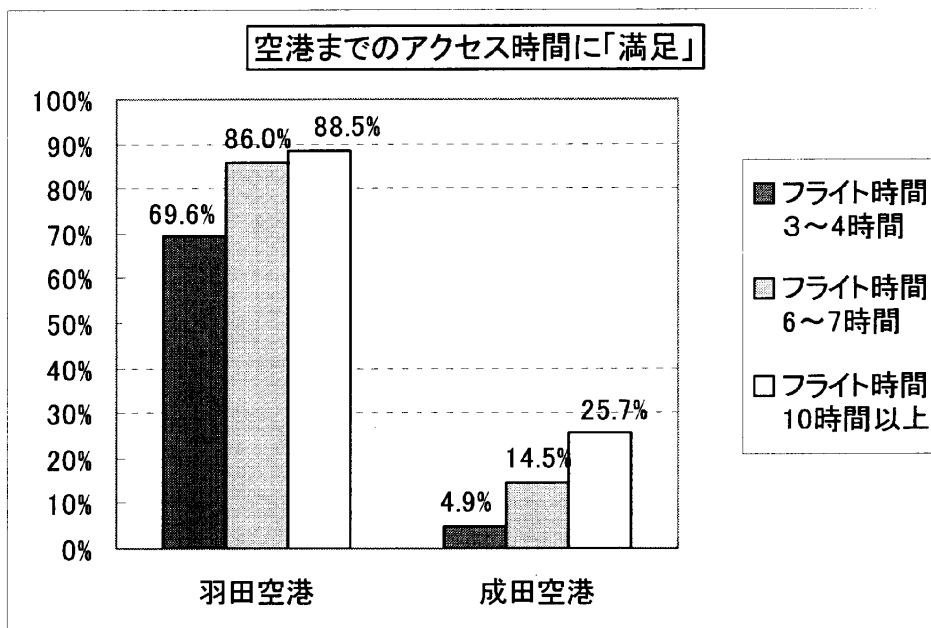
「現状のアクセス時間」>「許容できるアクセス時間」の場合は「不満」

と分類し集計した。

<ポイント！>

- ・フライト時間にかかわらず、羽田と成田の較差は 60 ポイント以上となり、羽田空港に 国際線が就航すれば、利用者にとってのアクセス面での満足度は向上。
- ・フライト時間が長くなるほど、両空港までのアクセス時間に対する満足度は向上。

フライト時間の長さにかかわらず、羽田空港までのアクセス時間に満足できるとした回答は、成田空港までのアクセス時間に満足できる回答より 60 ポイント以上多くなっており、羽田空港に国際線が就航すれば、利用者にとってのアクセス面での満足度が向上することがわかった。また、両空港とも、フライト時間が長いほど、空港までのアクセス時間に満足できるという傾向となった。



<参考> 空港までの現状のアクセス時間と期待するアクセス時間との対比(内訳)

羽田空港までの アクセス時間現状	回答シェア	フライト時間3～4時間		フライト時間6～7時間		フライト時間10時間以上	
		上海、北京、台北など		バンコク・シンガポールなど		欧米など	
		満足	不満	満足	不満	満足	不満
0～30分	13.82%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
30分～60分	62.53%	77.6%	21.0%	93.3%	5.6%	93.6%	4.5%
60分～90分	17.80%	39.4%	59.2%	72.4%	26.3%	84.2%	14.5%
90分～120分	4.22%	5.6%	94.4%	22.2%	77.8%	27.8%	72.2%
120分～180分	1.64%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
180分以上	0.00%	—	—	—	—	—	—
平均値		69.6%	29.3%	86.0%	13.1%	88.5%	10.1%

成田空港までの アクセス時間現状	回答シェア	フライト時間3～4時間		フライト時間6～7時間		フライト時間10時間以上	
		上海、北京、台北など		バンコク・シンガポールなど		欧米など	
		満足	不満	満足	不満	満足	不満
0～30分	0.00%	—	—	—	—	—	—
30分～60分	2.34%	80.0%	20.0%	90.0%	10.0%	90.0%	10.0%
60分～90分	26.00%	9.9%	90.1%	29.7%	70.3%	45.9%	54.0%
90分～120分	46.84%	1.0%	97.0%	9.5%	89.0%	23.0%	74.5%
120分～180分	22.25%	0.0%	98.9%	1.1%	97.9%	4.2%	94.6%
180分以上	0.03%	0%	100%	0%	100%	0%	100%
平均値		4.9%	91.4%	14.5%	82.0%	25.7%	70.2%

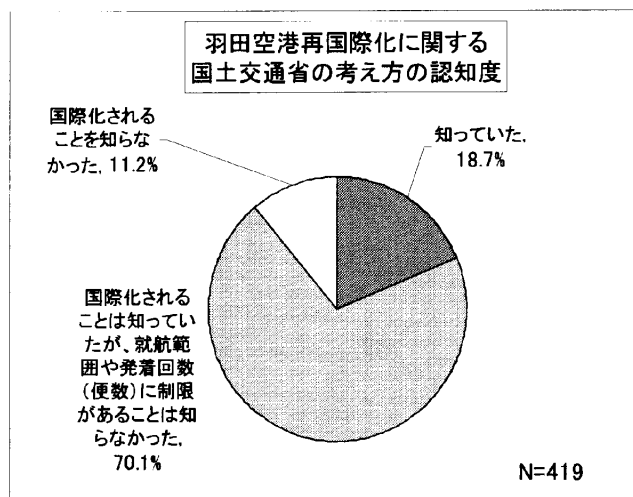
(6) 羽田空港再国際化の認知度

羽田空港再国際化に関する現時点での国土交通省の考え方は、国際線の発着回数は年間概ね 3 万回程度、国際線の就航範囲は、概ね 2000 キロ圏(石垣島を目安)としている。この内容を紹介し、知っていたかどうかについて調査した。

<ポイント!>

・「国際化」することは認知されているが、8 割以上の企業が、羽田空港再国際化に関する現時点での国土交通省の考え方を認知していない。

知っていたとした企業は約 19%となっており、就航範囲等に制限があることを知らない、または国際化されること自体知らないとした企業が全体の 80%以上を占めた。羽田空港再国際化の国の考え方について認知度が低いという結果となった。



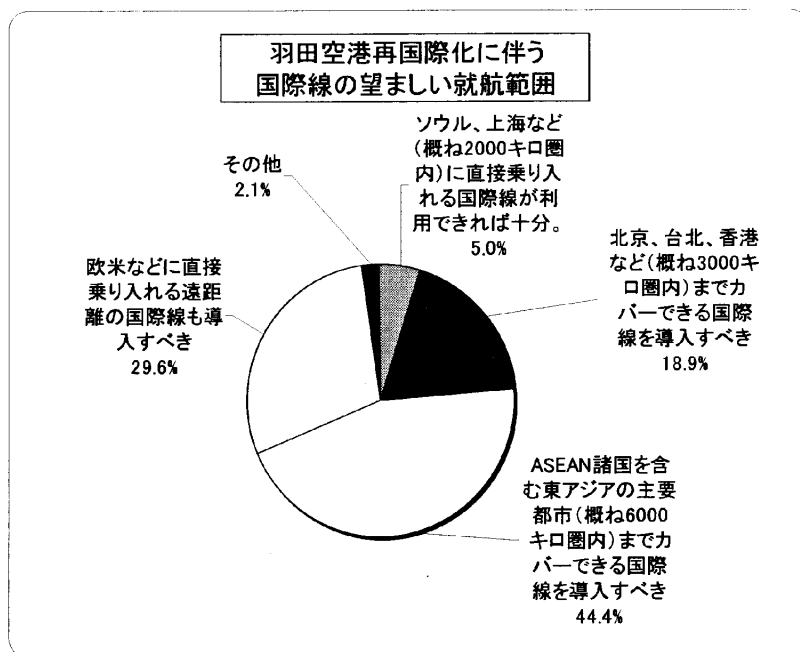
(7)羽田空港からの国際線の望ましい就航範囲

<ポイント！>

- ・ASEAN 諸国をカバーできる概ね 6000 キロ圏とする回答が約 44%とトップ。
- ・国際線就航範囲を概ね 2000 キロ圏とする国土交通省の現時点での考え方に賛同する回答は 5%と少数。
- ・国際ビジネスの対象国・地域の設問で、中国や ASEAN を挙げている企業が多数であったことなどを総合的に判断すると、羽田空港からの国際線の就航範囲は、ASEAN 諸国を含む東アジア主要都市をカバーすることが求められていると考えられる。

羽田空港再国際化に関する現時点での国土交通省の考え方である、概ね2000キロ圏で十分であるとした企業は5.0%となっている一方で、北京・台北・香港など概ね3000キロ圏までカバーするべきとした企業は18.9%、概ね6000キロ圏であるASEAN諸国を含む東アジア主要都市をカバーするべきと回答した企業は44.4%、欧米などに直接乗り入れる国際線を導入するべきとした企業は29.6%となった。

国際ビジネスの対象国・地域の設問で、中国や ASEAN を挙げている企業が多数であったことなどを総合的に判断すると、羽田空港からの国際線の就航範囲は、ASEAN 諸国を含む東アジア主要都市をカバーすることが求められていると考えられる。



(参考)自由意見

自由意見欄に記述があったものは、全体で 54 件であった。主なものは下記のとおり。

<主な自由意見(抜粋)>

- 国際化に伴い、サービス面の質を世界最高レベルにできないものか？例えばイミグレーション等の対応で、大幅なスピードアップ。当然安全面での手続き等の時間が更にかかることが予想されるだけに、いかに「長い列に並ばなくて済むか？」これがサービス面での最大のポイントと思われる。
- 国際線近距離(東南アジア含む)はぜひ羽田の便数を増やしてもらいたい。なんといっても羽田は都心(含む横浜市)に近く、国際競争上も必須。
- 遠くて不便な成田は観光客中心に、羽田はビジネスの効率化(日本の競争力の向上)を中心に考えるべき。
- 海外の国際空港に比べ、日本のそれは劣る。顧客利便性とサービスを徹底的に追及し、イノベーションとグローバリズムで取り組んでいただきたい。
- 羽田空港は日帰り海外出張が可能な空港にしてほしい。①就航範囲は片道4時間圏内②空港までのアクセスはもっと改善すべき③便数を増やし待ち時間を減らす。
- 金融をはじめとした経済活動の拠点に不可欠なハブ空港として、羽田空港を再国際化し、首都圏の第二国際空港と位置付けることにより、地元はもとより我が国のアジアにおける優位性を保持できるものと考えます。
- 各々の提携先(中国沿岸部をはじめ、台湾、シンガポール等)からも羽田の発着に強い希望があることを申し添えます。このことは羽田がアジアの基幹空港となることで、来日の頻度アップ、ビジネス拡大を示唆していることを物語っています。
- 「羽田空港の真の国際化」のために、国際線の発着枠を拡大した場合、羽田空港に割り当てられる国内線の発着枠を部分的であるにしる成田空港に移すとなると、羽田空港における国内線の需要を満たすことができなくなってしまうのではないかと懸念いたします。
- 羽田空港への横浜市北部、川崎市北部の鉄道によるアクセスは悪く、真の国際化を進めていくためにも新たな鉄道路線による空港アクセス時間の改善が必要である(例えば、現在川崎市が推進している川崎縦貫高速鉄道の計画が羽田空港まで延伸する等)。
- 21 世紀の日本の発展を考えれば、羽田の限界は明らかであり、首都圏第3空港の計画に着手するべき時と思量する。
- 成田と羽田では航路が輻輳し限界に近づいているように思います。政府と一体となって首都の空を米軍から返してもらわなければならないかと思えます。
- 日本の就労人口が減っていくことを踏まえて、需要予測を楽観的に建てないこと、費用をかけない仕組みにすることを念頭に置いて国際化を進めてください。