

立地競争力の更なる強化に資する国際航空ネットワーク に関する調査研究(追加報告)

～我が国の国際空港における重視度と満足度の関係～

前研究調整官 廣松 智樹

前主任研究官 伊藤 正宏

前主任研究官 仲田 知弘

1. はじめに

世界経済のグローバル化により、国際的に多様な事業展開をする企業が増え、企業が国を選ぶ時代になったとも言われている。企業が他国に立地拠点を選定する際に、我が国を含め世界の各都市が立地拠点獲得の競争にさらされており、選ばれる都市となるべく都市の魅力を高めていくことが、地域経済の活性化、国の経済成長に結びつき、経済の好循環へつなげると考えられる。人口減少・少子高齢化が進む我が国において、持続的な経済成長を実現していくためには、対日直接投資を促進・拡大し、優れた人材や技術、経営ノウハウなどの高度な経営資源の流入をもたらすことにより、生産性向上・雇用の創出等につなげていくことが必要である。このため、我が国政府においても「日本再興戦略 -Japan is BACK-」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)において、2020 年までに外国企業の対内直接投資残高を現在の 2 倍の 35 兆円に拡大するとする成果目標を掲げ、海外からの投資の拡大に向けて、外国企業のビジネス環境の改善等に取り組み、投資先としての我が国の魅力向上を目指している。

一方、グローバルに事業展開をする企業では、ビジネス活動において本社や顧客等とのつながりも国際的な広がりを持つことが想定されることから、立地先を選定する際には、立地先における国際的な交通のアクセス性についても考慮されるビジネス環境のひとつと考えられる。このように企業から国・地域が厳しく選択される環境の下であっても、我が国の成長力を強化していくためにはグローバルに事業展開する外国企業を我が国に誘致していくことが必要である。

しかし、国際航空ネットワークの観点からは、グローバルに事業展開する企業がビジネス拠点や研究開発拠点として、立地先を選択する際に求めるビジネス環境要件が必ずしも明確ではない。このため、地域や都市が持つビジネス環境要件としての国際アクセス性に関する強みや弱みを客観的に把握しにくいのが現状である。外資系企業の我が国への進出に資する国際航空ネットワークにおける具体的な要素を把握することは、我が国の立地競争力強化の観点から、更なる空港の活用を目指した今後の政策検討の判断材料としても重要である。

そこで、本研究は、我が国に立地する外資系企業を対象に実施したアンケート調査結果をもとに、外資系企業が我が国への立地選択の際にビジネス環境として求める国際航空ネットワークを機能別・空港別に把握するとともに、国際アクセス性に関する立地競争力の評価を行い、我が国の空港の利便性向上・活用促進、地域経済の活性化、我が国の経済成長に資する今後の国・地域等における航空政策等への示唆を得ることを目的とする。

2. 既往研究のレビューと本研究の位置づけ

多国籍企業の立地に関する研究は、主に経済学、経営学の分野で実施されてきた。

初期の研究は「なぜ企業は他国に展開するか」というテーマに対する研究に集中している。Hymer(1960)は、企業はなぜ他国に進出するかを「現地企業よりも優位性を有しており、現地企業よりも利益が見込めるため」という優位性理論を展開した。これに対して、Buckley & Casson (1976)は「市場の不完全性を考慮し、現地企業に委託するのではなく自社で内製化した方がよい場合に他国において内部化を行う」という内部化理論を展開した。これらの理論を統合したのが、Dunning (1988)の折衷理論である。これはHymerの優位性理論、Buckley & Cassonの内部化理論に加え、立地に伴うコストやリスク面での優位性の3つを考慮して企業が他国への立地を決定しているという理論である。後にDunning (1998)において、多国籍企業の立地変数の時代に伴う変化を検討している。

これらの議論の流れに対して、Porter (1986)は、多国籍企業が、研究開発・生産・販売・人事などの諸活動を付加価値の連鎖と捉え、どの国・地域に各機能を配置・調整するかについて議論した。研究開発や製造など、同じ場所で連結して行う方が調整しやすい場合は特定国に集中するが、ニーズの違いやリスクに対応する必要がある機能は複数国に分散させるなどの議論を展開した。その後1998年にクラスター理論を提唱し、イノベーションの創出と生産性の高さの点で優れた企業が、特定の国・地域に集中してクラスターを形成することにより、立地した企業の更なる生産性向上につながる。そして、このクラスターの存在が国・地域の競争優位につながり、更に企業立地を促すという理論を提示した。

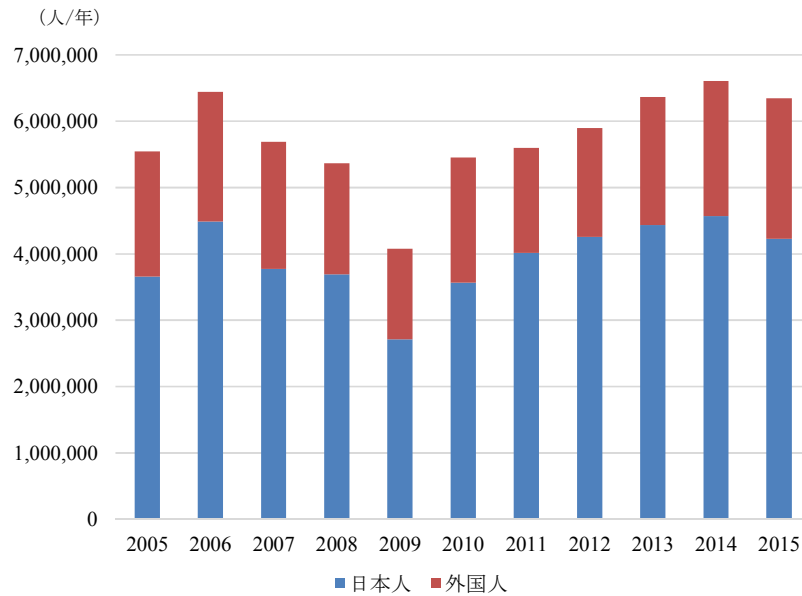
一方、企業立地・産業立地と、国際航空ネットワークとの関係に着目した研究は少ない。例として、Bel & Fagada (2008)が挙げられる。欧州におけるデータを元に分析を行い、就労者が十分に存在していること、給与水準が高いこと（すなわち高付加価値な労働力が供給されていること）、首都であることに加えて、大陸間航空便の本数が多いことが本社の立地選定に影響する要因であることを確認している。

このように、企業の立地選択において経済学・経営学を中心に研究がなされており、立地選択の要因は明らかとなってきた。しかし、これら立地選択の要因のうち、国際航空ネットワークに関する要件は十分明らかとなっていない。これは、重要なテーマであるが、事象を説明し得るデータを取るのが難しく、理論構築するには事象が複雑であり、取り組み難いテーマであるためと考えられる。本研究は、企業立地と国際航空ネットワークの関係について、我が国に立地する外資系企業に対して、立地選択時における国際航空ネットワークの重要性などを問うアンケート調査を実施し、得られた結果より、分析・考察を実施する。

3. 業務目的利用の国際航空旅客流動

国土交通省「国際航空旅客動態調査」より、業務目的の国際旅客流動総数の推移を概観する。まず、業務目的の年間出国者数を図-1に示す。業務目的の国際旅客流動数は直近10年で大きく変化している。特にリーマンショック後の2009年に大きく落ち込んでおり、経済状態との関係が大きいと推察される。

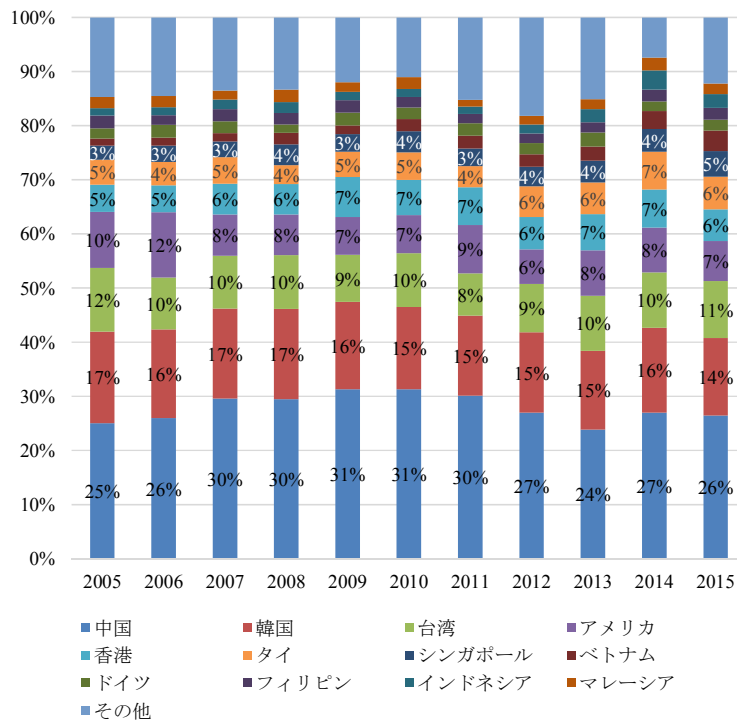
出発後の目的国・地域別に、業務目的の国際旅客流動数比率の推移を図-2に示す。



出所)国土交通省「国際航空旅客動態調査」

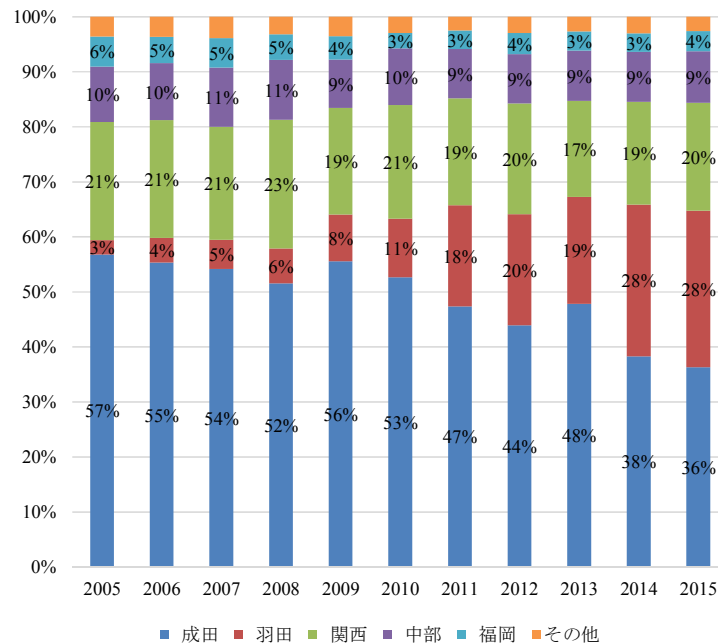
図-1 業務目的の国際航空旅客総数の推移

最も業務目的の国際旅客流動数が多いのが中国で、日本から国外に向かう渡航者の30%前後が中国を目的としている。次いで多いのが韓国である。しかし、その割合は17%(2005年)から、14%(2015年)に減少している。台湾へ業務目的での旅客流動数は、この10年ほぼ横ばいである。一方、アメリカへの業務目的での旅客流動数は、ピークであった2006年の12%から、2015年には7%まで減少している。タイ、シンガポールへの業務目的での旅客流動数は、徐々に増加している。



出所)国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図-2 目的国・地域別の業務目的の国際航空旅客総数の推移



出所)国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図-3 出発空港別の業務目的の国際航空旅客総数の推移

一方、業務目的の国際旅客流動数のうち、主要な出発空港について、その推移を図-3に示す。出発空港の利用比率について、最も大きな変化は、成田空港の利用率が57%(2005年)から、36%(2015年)まで低下し、羽田空港の利用率が3%(2005年)から28%(2015年)まで増加したことである。成田空港+羽田空港の利用率は60%(2005年)から64%(2015年)と増加している。関西空港の利用率は20%前後、中部空港の利用率は10%前後でいずれもほぼ横ばいから微減傾向にある。福岡空港の利用率は6%(2005年)から4%(2015年)まで低下している。

4. 外資系企業の立地と国際航空利用に関する企業アンケート調査の概要

本研究では、対内直接投資に着目して、海外からの企業立地を促進するために、立地選択要因としての国際航空ネットワークを評価することを目的としている。このため、既に日本に立地している外資系企業を対象に、立地選択時に重視した要素や各要素に対する満足度を問うアンケート調査を実施した。アンケート調査の概要は、PRI Review 国土交通政策研究所報 2018年春季「立地競争力の更なる強化に資する国際航空ネットワークに関する調査研究～外資系企業アンケート調査を中心に～」の2. 外資系企業の立地と国際航空利用に関する企業アンケート調査(13頁～)を参考とされたい。

5. 外資系企業の立地選択と国際航空ネットワークの重視度・満足度の関係

(1) 国際アクセス性の重視度

企業の立地選択要因となる表-1の各項目について、「重視した」を5点、「どちらかといえば重視した」を4点、「どちらともいえない」を3点、「どちらかといえば重視しなかった」を2点、「重視しなかった」を1点として、各項目を回答したサンプル数に各項目の得点をか

けてその合計点を算出し、全体のサンプル数で割った平均値をその要素がもつ平均重視度とし、その結果を図-4に示す。「1.市場規模」及び「2.市場潜在可能性」が最も重視され、次いで「4.国際アクセス性」及び「7.労働者の質」が重視されている一方、「11.金銭的支援」及び「12.物理的支援」が立地選択において相対的に重視されていない結果となった。

表-1 企業の立地選択要因となる項目

項目	選択肢
1. 市場規模	当該地域の市場規模の大きさ
2. 市場潜在可能性	当該地域の市場拡大の潜在可能性
3. 物価	当該地域の物価(人件費・原材料費・輸送費など)
4. 国際アクセス性	当該地域の国際アクセス性(最も近い空港の国際航空ネットワークや乗継ぎ空港への接続性など)
5. 専門職人材	当該地域における専門職人材(経営、財務、法務、研究者、技術者)の獲得性
6. 教育水準	当該地域の教育水準(ビジネス英語等を含む)
7. 労働者の質	当該地域の労働者の質
8. 拠点集積	当該地域における他社の拠点の集積度(情報や原材料・部品等の取得しやすさ)
9. 進出情報取得	当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ
10. 進出手続き	当該地域における企業進出に関する手続きの簡素さ
11. 金銭的支援	当該地域における補助金や税制優遇などの政府や自治体の金銭的支援
12. 物理的支援	当該地域におけるオフィスや土地などの政府や自治体からの物理的支援
13. 地域特性	当該地域の固有の特性(気候、風土・文化や伝統など)
14. 生活環境	当該地域の生活環境(医療、学校等)

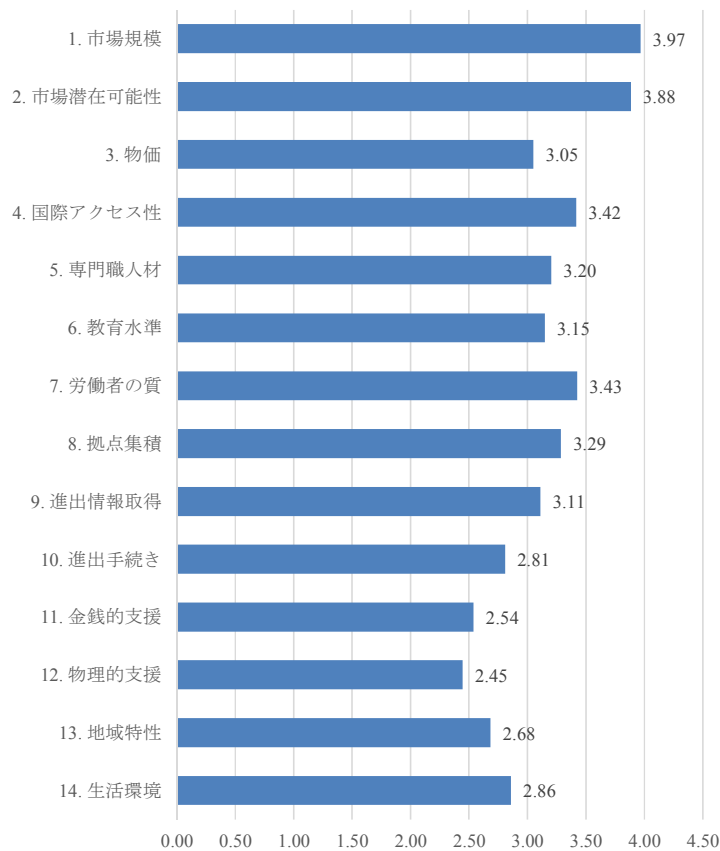


図-4 立地する際の各項目の平均重視度

また、「1.市場規模」の平均重視度を100としたときの他の項目の平均重視度を機能別に比較した結果を表-2に示す。いずれのパターンにおいても、「1.市場規模」ないし「2.市場潜在可能性」が1位ないし2位となっている。「研究開発」または「製造・加工」機能を有する事業所は、相対的に「2.市場潜在可能性」の重視度が高くなっている。3位を見ると機能ごとの差が顕著となっている。「営業・販売等」及び「アジア地域統括」機能を有する事業所については、「4.国際アクセス性」が3位となっており、国際アクセス性が重視されていることがわかる。「研究開発」機能を有する事業所は、国際アクセス性よりも「5.専門職人材」「7.労働者の質」の2つが重視されている。「製造・加工」機能を有する事業所は、国際アクセス性の重視度は他のパターンに比べ低く、8位に位置する。3位には「7.労働者の質」、4位には「8.拠点集積」、5位には「3.物価」が重視されている。

表-2 立地する際の各項目の平均重視度の機能別比較

項目	アジア地域統括	営業・販売等	研究開発	製造・加工
1. 市場規模	100(1位)	100(1位)	100(2位)	100(2位)
2. 市場潜在可能性	95(2位)	98(2位)	100(1位)	101(1位)
3. 物価	76(7位)	77(9位)	85(7位)	89(5位)
4. 国際アクセス性	88(3位)	87(3位)	89(5位)	84(8位)
5. 専門職人材	76(7位)	81(6位)	92(3位)	85(6位)
6. 教育水準	80(6位)	79(7位)	79(9位)	75(12位)
7. 労働者の質	86(4位)	86(4位)	90(4位)	93(3位)
8. 拠点集積	85(5位)	82(5位)	88(6位)	89(4位)
9. 進出情報取得	74(9位)	78(8位)	80(8位)	85(7位)
10. 進出手続き	70(11位)	70(11位)	75(11位)	78(9位)
11. 金銭的支援	56(14位)	63(13位)	70(13位)	76(10位)
12. 物理的支援	61(13位)	61(14位)	67(14位)	75(13位)
13. 地域特性	69(12位)	67(12位)	73(12位)	76(11位)
14. 生活環境	74(9位)	71(10位)	77(10位)	74(14位)

(2)国際航空ネットワークの重視度

国際アクセス性を構成する表-3に示す各項目について、重視順1位を5点、2位を4点、3位を3点、4位を2点、5位を1点、選択されなかった場合は0点として、その合計点を算出し、全項目について有効回答サンプル数全体で割った平均値をその要素がもつ平均重視度とし、その結果を図-5に示す。「1.路線数」が最も重視され、次いで「2.便数」、「3.ダイヤ利便性」、「9.空港アクセス時間」、「5.航空会社の選択肢」の順に重視されており、他の項目を大きく引き離していることがわかる。

また、「1.路線数」の平均重視度を100で基準化としたときの、他の項目の平均重視度を結果を機能別に比較した結果を表-4に示す。いずれの機能においても、最も重視されているの「1.路線数」である。2～4位を占めるのは「2.便数」、「3.ダイヤ利便性」、「9.空港アクセス時間」で、機能によってその順位に変動はあるが、3要素で共通である。5位は、「5.航空会社の選択肢」でいずれの機能においても共通している。

表-3 国際アクセス性を構成する項目の選択肢

項目	選択肢
1. 路線数	空港の国際線路線数(就航先都市数)の多さ
2. 便数	便数の多さ(フリークエンシーの高さ)
3. ダイヤ利便性	出発便/帰国便のダイヤ利便性の高さ
4. LCC 比率の高さ	LCC の比率の高さ
5. 航空会社の選択肢	利用する路線における航空会社の選択肢の多さ
6. 乗継時間	乗り継ぎにかかる時間の短さ
7. 乗継手続	乗り継ぎ時の手続きの分かりやすさ
8. ビジネスジェット	ビジネスジェットの乗り入れ利便性の高さ
9. 空港アクセス時間	都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ
10. 空港アクセス費用	都市の中心から空港までの交通費の安さ
11. 出入国等手続時間	チェックイン、出入国など手続きにかかる時間の短さ
12. 商業施設・ホテル	空港内や空港周辺の商業施設、ホテル等が充実
13. ビジネス機能集積	空港周辺にビジネス関連機能が集積
14. 空港内ラウンジ等	空港のラウンジ施設等が充実

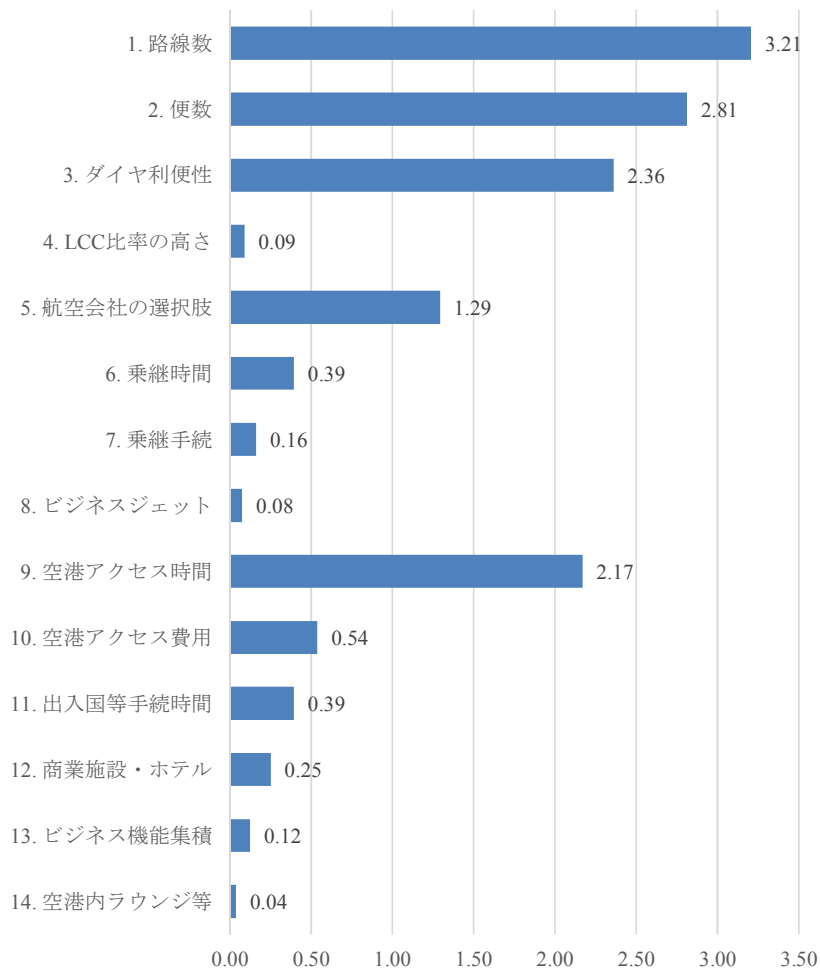


図-5 国際航空ネットワークの平均重視度

表-4 国際航空ネットワークの平均重視度の機能別比較

項目	アジア地域統括	営業・販売等	研究開発	製造・加工
1. 路線数	100(1位)	100(1位)	100(1位)	100(1位)
2. 便数	78(2位)	88(2位)	91(2位)	74(3位)
3. ダイヤ利便性	47(4位)	73(3位)	89(3位)	77(2位)
4. LCC比率の高さ	8(9位)	3(12位)	6(10位)	5(10位)
5. 航空会社の選択肢	36(5位)	40(5位)	45(5位)	48(5位)
6. 乗継時間	12(7位)	12(8位)	13(8位)	11(8位)
7. 乗継手続	8(9位)	5(10位)	7(9位)	6(9位)
8. ビジネスジェット	0(13位)	3(13位)	2(14位)	4(12位)
9. 空港アクセス時間	73(3位)	68(4位)	82(4位)	67(4位)
10. 空港アクセス費用	15(6位)	17(6位)	17(6位)	16(7位)
11. 出入国等手続時間	12(7位)	12(7位)	16(7位)	18(6位)
12. 商業施設・ホテル	8(9位)	8(9位)	6(11位)	4(11位)
13. ビジネス機能集積	1(12位)	4(11位)	3(12位)	3(13位)
14. 空港内ラウンジ等	0(13位)	1(14位)	2(13位)	3(13位)

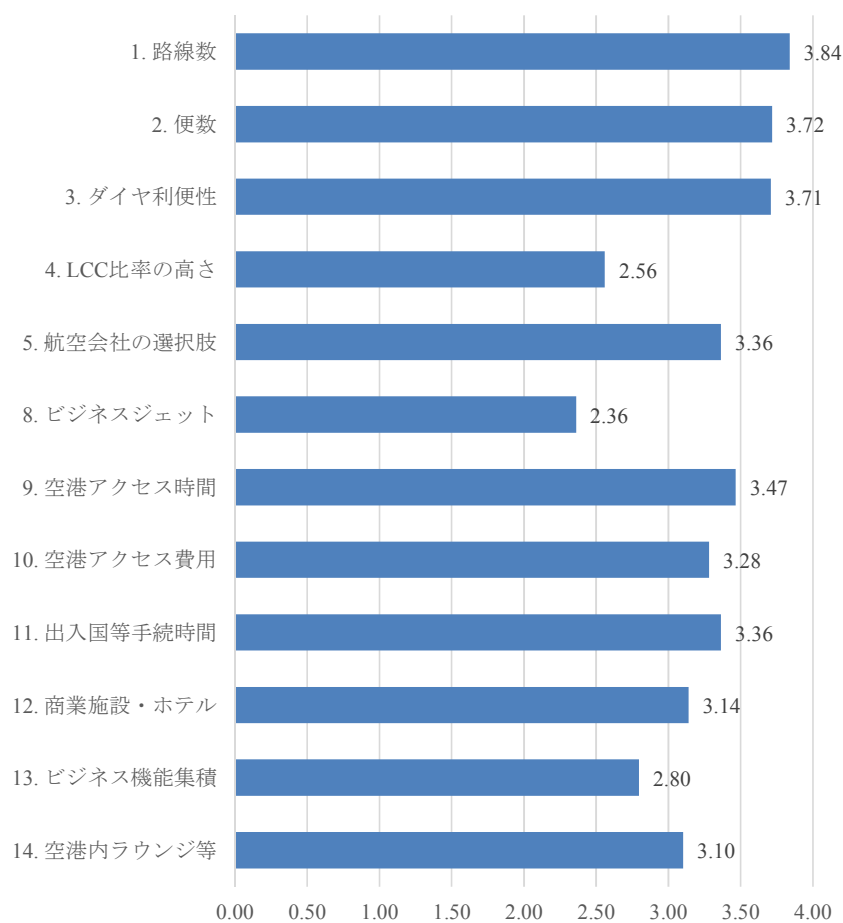


図-6 国際航空ネットワークに関する平均満足度

(3)国際航空ネットワークの満足度

表-3の各項目について、「充実している」を5点、「どちらかといえば充実している」を4点、「どちらともいえない」を3点、「どちらかといえば充実していない」を2点、「充実していない」を1点として、各項目を回答したサンプル数に各項目の得点をかけてその合計点を算出し、各項目のサンプル数で割った平均値をその要素がもつ平均満足度とし、その結果を図-6に示す。「1.路線数」が最も満足しており、次いで「2.便数」、「3.ダイヤ利便性」、「9.空港アクセス時間」、「5.航空会社の選択肢」の順に満足度が高く、平均重視度が高い項目ほど、平均満足度は高い結果となっている。

(4)国際航空ネットワークの重視度・満足度の関係

空港別に国際航空ネットワークの各要素について横軸に平均重視度、縦軸に平均満足度を取り、重視度と満足度の関係を図-7～図-10に示す。

まず重視度についてみると、「1.路線数」、「2.便数」、「3.ダイヤ利便性」、「5.航空会社の選択肢」、「9.空港アクセス時間」の5項目がほぼ共通して4空港とも上位となっている。ただし、中部空港については、「10.空港アクセス費用」が「5.航空会社の選択肢」よりも上位に位置している。同じ首都圏に立地する羽田空港と成田空港を比較すると、羽田空港を利用する企業は、「2.便数」、「9.空港アクセス時間」について成田空港を利用する企業より重視し、成田空港を利用する企業は、「1.路線数」について羽田空港を利用する企業より重視していることがわかる。「3.ダイヤ利便性」、「5.航空会社の選択肢」については、やや成田空港が高いが、両空港とも大きな差はない。関西空港を利用する企業は、「2.便数」の重視度が相対的に低く、中部空港を利用する企業は、「2.便数」の重視度が相対的に高いことがわかる。

次に満足度について空港別に比較すると、「1.路線数」、「2.便数」、「3.ダイヤ利便性」、「5.航空会社の選択肢」の4項目については、いずれも成田空港、羽田空港、関西空港、中部空港の順となっている。一方、「9.空港アクセス時間」については、羽田空港が相対的に最も満足度が高く、成田空港が相対的に最も満足度が低くなっている。

羽田空港については、他の空港に比べ、「9.空港アクセス時間」が重視度・満足度ともに高くなっている。これは羽田空港が都市の近くに立地している空港であり、空港アクセス性を重視する利用者が羽田空港を利用する傾向にあり、その結果満足度も高くなっていると考えられる。「3.ダイヤ利便性」も、より重視する「1.路線数」、「2.便数」に比べ、満足度が高い。

成田空港については、「9.空港アクセス時間」のみが重視度は4位であるが、満足度が非常に低くなっている。これは、羽田空港から離発着する路線が限られていることから、成田空港を利用せざるを得ない利用者の評価を反映しているものと推察される。

関西空港については、重視度が高い5項目ともにほぼ満足度の平均値を上回っているものの、「9.空港アクセス時間」については、重視度が高いにも関わらず、成田空港に次いで満足度が低くなっている。

中部空港については、「9.空港アクセス時間」、「10.空港アクセス費用」の満足度が高い。一方、「1.路線数」、「2.便数」、「3.ダイヤ利便」、「5.航空会社の選択肢」はいずれも相対的に満足度の評価が低く、平均値を下回っている。

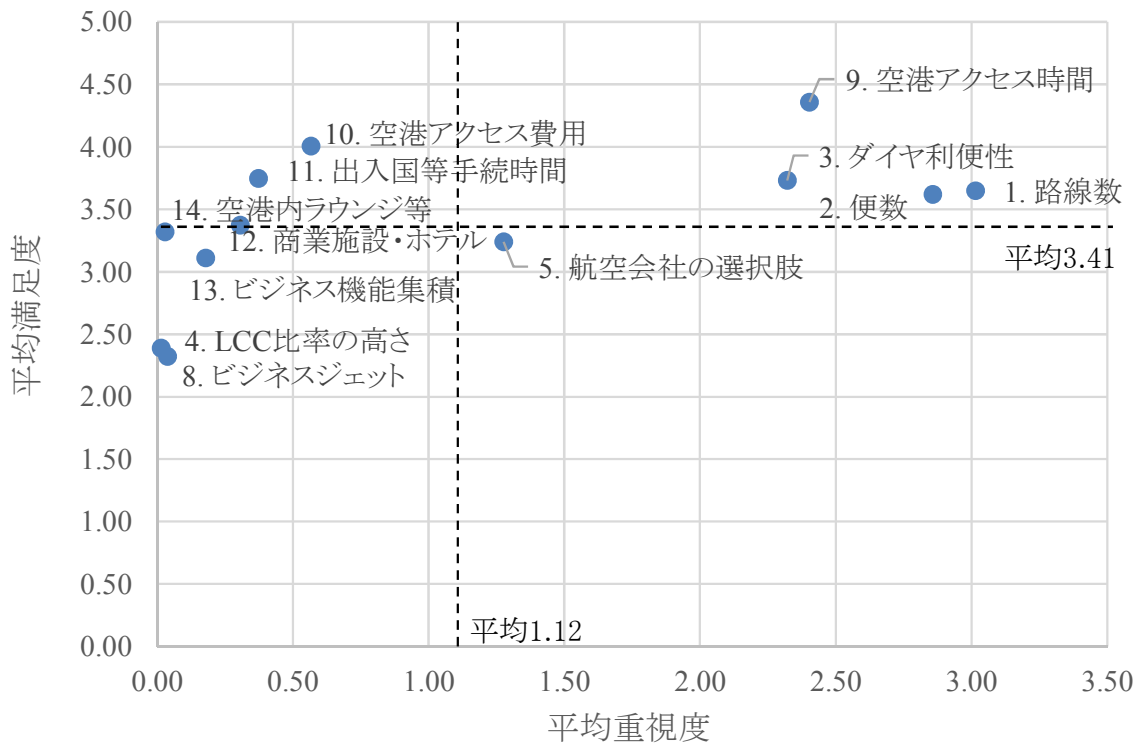


図-7 重視度と満足度の関係(羽田空港)

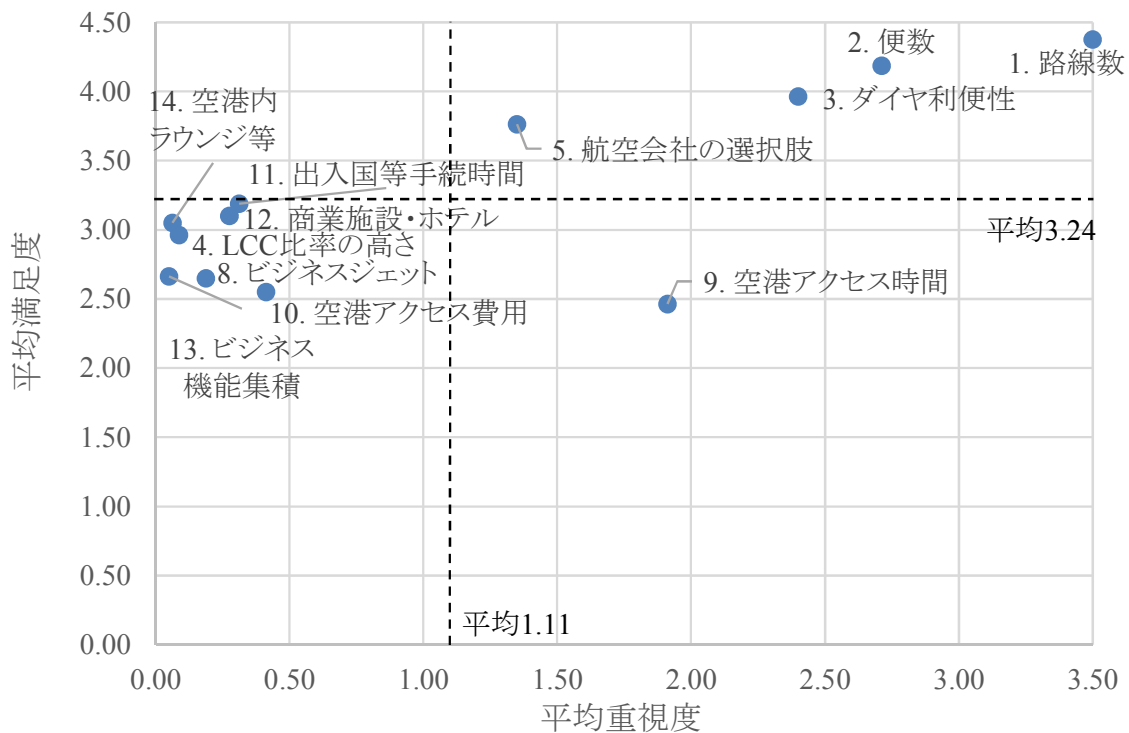


図-8 重視度と満足度の関係(成田空港)

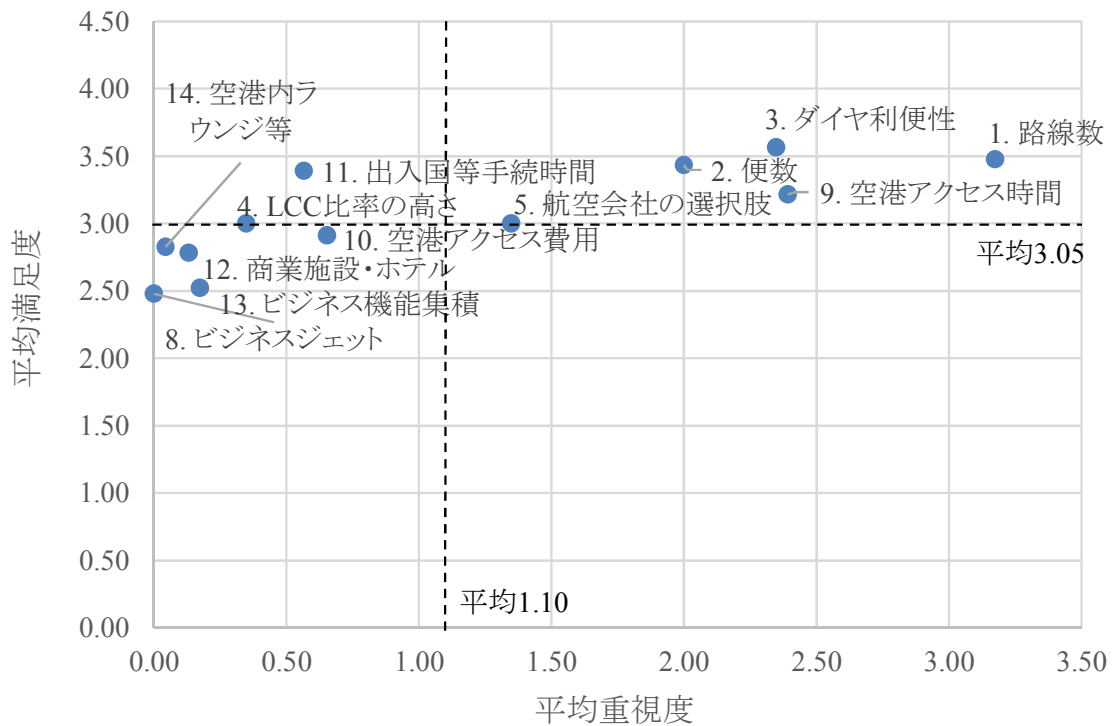


図-9 重視度と満足度の関係(関西空港)

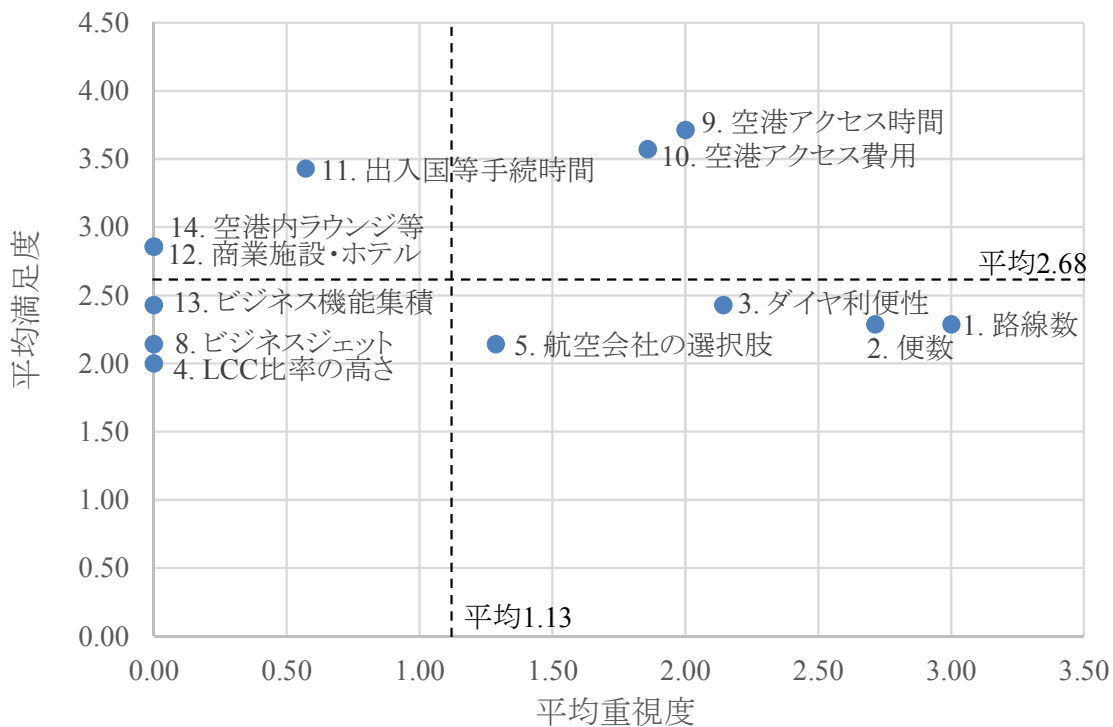


図-10 重視度と満足度の関係(中部空港)

6. 国際アクセス性に関する立地競争力の評価

本研究では、外資系企業が立地選択を行う際に、重視する項目について、アンケート調査により把握した。そして、日本に立地する外資系企業においては、「1.市場規模」や「2.市場潜在可能性」などが重視されていること、これらの項目に次いで、「4.国際アクセス性」が重視されていることを確認した。また、各空港の国際アクセス性を構成する項目及びこれらの満足度についてもアンケート調査で把握した。ここでは、国際アクセス性に関する企業の立地選択先としての魅力度、すなわち立地競争力を、本研究にて把握した企業の国際アクセス性の各項目に関する重視度及び満足度を用いて評価することにより、各空港の外資系企業の誘致における立地競争力に関する評価指標の定式化を行う。まず、国際航空ネットワークの各項目の平均重視度と平均満足度を用いて項目*i*の相対満足度 R_i を以下の通り定義する。

$$R_i = w_i s_i \quad (1a)$$

ここで、 R_i は項目*i*の相対満足度、 w_i は項目*i*の重視度係数、 s_i は項目*i*の平均満足度を表す。また、項目*i*の重視度係数 w_i は、各項目が全体の満足度に寄与する程度であり、各項目の重視度の重み（ウェイト）を算出して表すことができる。すなわち、項目*i*の重視度係数 w_i は、項目*i*の平均重視度 p_i として、下記の式となる。

$$w_i = \frac{p_i}{\sum_i p_i} \quad (1b)$$

空港別に各項目の平均重視度と重視度係数を表-5に示し、相対満足度を表-6に示す。また、空港*t*の有する国際アクセス性に関する立地競争力 L_t は、下記の式により国際アクセス性を構成する各項目に関する相対満足度 R_i を合計することで定量化できることから、合計してグラフ化した結果を図-11に示す。

$$L_t = \sum_i R_i \quad (1c)$$

※各項目の重視度係数の合計1、平均満足度最大5のため、 L_t 最大値は5となる。

表-5 国際航空ネットワーク各項目の平均重視度と重視度係数

項目	羽田空港		成田空港		関西空港		中部空港	
	p_i	w_i	p_i	w_i	p_i	w_i	p_i	w_i
1. 路線数	3.01	0.23	3.50	0.26	3.17	0.24	3.00	0.22
2. 便数	2.86	0.21	2.71	0.20	2.00	0.15	2.71	0.20
3. ダイヤ利便性	2.32	0.17	2.40	0.18	2.35	0.18	2.14	0.16
4. LCC 比率の高さ	0.01	0.00	0.09	0.01	0.35	0.03	0.00	0.00
5. 航空会社の選択肢	1.28	0.10	1.35	0.10	1.35	0.10	1.29	0.09
8. ビジネスジェット	0.04	0.00	0.19	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00
9. 空港アクセス時間	2.40	0.18	1.91	0.14	2.39	0.18	2.00	0.15
10. 空港アクセス費用	0.57	0.04	0.41	0.03	0.65	0.05	1.86	0.14
11. 出入国等手続時間	0.37	0.03	0.31	0.02	0.57	0.04	0.57	0.04
12. 商業施設・ホテル	0.31	0.02	0.28	0.02	0.13	0.01	0.00	0.00
13. ビジネス機能集積	0.18	0.01	0.05	0.00	0.17	0.01	0.00	0.00
14. 空港内ラウンジ等	0.03	0.00	0.06	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00
合計値	13.38	1.00	13.26	1.00	13.17	1.00	13.57	1.00

表-6 国際航空ネットワーク各項目の相対満足度

項目	羽田空港	成田空港	関西空港	中部空港
	R_i	R_i	R_i	R_i
1. 路線数	0.82	1.15	0.84	0.51
2. 便数	0.77	0.86	0.52	0.46
3. ダイヤ利便性	0.65	0.72	0.64	0.38
4. LCC 比率の高さ	0.00	0.02	0.08	0.00
5. 航空会社の選択肢	0.31	0.38	0.31	0.20
8. ビジネスジェット	0.01	0.04	0.00	0.00
9. 空港アクセス時間	0.78	0.36	0.58	0.55
10. 空港アクセス費用	0.17	0.08	0.14	0.49
11. 出入国等手続時間	0.10	0.08	0.15	0.14
12. 商業施設・ホテル	0.08	0.06	0.03	0.00
13. ビジネス機能集積	0.04	0.01	0.03	0.00
14. 空港内ラウンジ等	0.01	0.01	0.01	0.00
合計値	3.74	3.77	3.32	2.73

図-11 をみると、羽田空港・成田空港は同程度の競争力を有していることがわかる。これに対して、関西空港は、両空港よりも1割ほど低い評価となっている。中部空港は、サンプル数は少ないものの、更に1割ほど低い結果となっている。

羽田空港・成田空港については、立地競争力は同程度であるが、表-6 でその内訳をみると、各項目の相対満足度が大きく異なることがわかる。羽田空港は「1.路線数」の相対満足度が成田空港より0.3ポイントほど低いが、「9.空港アクセス時間」が0.4ポイントほど高く、結果として同程度の競争力となっていることが確認できる。表-5にあるとおり、「1.路線数」を重視する企業が成田空港を選び、相対的に高い満足度を得ている。それに対して、「9.空港アクセス時間」を重視する企業が羽田空港を選び、相対的に高い満足度を得ていることが確認できる。

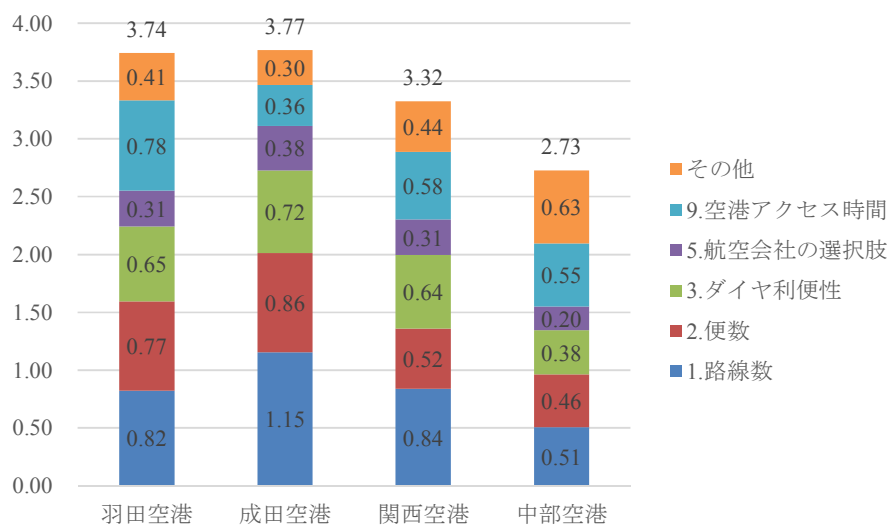


図-11 国際アクセス性に関する立地競争力

7. おわりに

本研究では、我が国における外資系企業へのアンケート調査を通して、企業の機能別に立地選択と国際航空ネットワークとの関係性を明らかにした。

その結果、国際航空ネットワークとの関連性が高く、外資系企業としても国際アクセス性を重視しており、特に、路線数、便数、ダイヤ、航空会社の多様性、空港へのアクセス時間で評価されていることを明らかにした。

また、4空港とも重視度の高い主要5項目についてはいずれも満足度が平均値を上回っており、外資系企業が国際アクセス性において重視している項目については、概ね一定の満足度を獲得することが確認できた。羽田空港は、空港アクセス時間が他空港と比較して重視度・満足度ともに最も高い一方、比較的重視度の高い航空会社数の満足度が相対的に低い。成田空港及び関西空港は、路線数が重視度・満足度ともに最も高い一方、空港までの所要時間が重視度に比して満足度が低い。中部空港は、主要5項目のうち空港までの所要時間以外の4項目の満足度が相対的に低い。各空港において主要5要素のうち相対的に満足度の低い項目については、いずれも立地選択を行う外資系企業より十分な満足を得られていないことを示すものであり、企業誘致の観点では改善の余地があると考えられる。

さらに、アンケート調査結果をもとに国際アクセス性に関する立地競争力を定量的な評価を試みた。

本研究では、外資系企業を対象にアンケート調査を実施したため、首都圏の企業から多くのサンプルを回収することができた。その結果、ビジネス利用における羽田と成田の特徴の違いが浮き彫りとなり、羽田のビジネス利用における役割・位置づけが明らかとなった。ビジネス利用では羽田が重視されている傾向にあり、羽田と成田では、空港の持つ強みに合致したニーズを持つ利用者がそのニーズに応じて優先順位をつけて使い分けていると考えられる。国際アクセス性に関する立地競争力の強化のためには、国際的な都市間競争において、東京は成田・羽田の2大空港を利用可能であるという利点を最大限かつ効率的に活かして、両空港が相互に補完しあった国際アクセス性の向上を目指し、東京が世界主要都市と遜色のないビジネス環境を整備していくことが不可欠である。特に業務による羽田空港の利用ニーズは高く、業務目的の利用の多い主要航空路線については羽田と成田の双方で担い、東京からの国際アクセスのフリーエンシーを高め、利用したい時間帯にあわせて成田と羽田をビジネス客が個々の状況に応じて使い分けられるような国際航空ネットワークを形成していくことが立地競争力の強化につながると考えられる。

本研究におけるアンケート調査の対象企業は、そのほとんどが首都圏に集中しており、結果として首都圏における外資系企業の国際アクセス性に対するニーズと評価を中心に分析せざるを得なかったため、企業立地という観点からは、外資系企業そのものの日本における機能変化（拡大、縮小、機能強化など）と国際航空利用との関係性についてはさらに調査を進めることが重要である。また、業務利用の国際航空ネットワークという点では、本邦企業のグローバル化と海外進出、企業立地との関係性に関する研究を進めることが考えられる。

他方、グローバルな地域、都市間競争が激しさを増す中、近隣諸国の企業立地拠点として環境整備の動向やその一貫としての国際航空ネットワーク等アクセス性の強化、さらには航空政策との関連性などを調査することも有効であると考えられる。またこれらの近隣諸国においては、我が国の大都市圏同様に複数空港が整備運営されており、空港の役割・機能分担や制約・規制等の点で、使い分けることにより、複数空港を一体として国際アクセス性を強化していることから、複数空港の評価手法についても研究課題である。