

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

2018 年 3 月

国土交通省 国土交通政策研究所

研究調整官	廣松 智樹
主任研究官	仲田 知弘
主任研究官	伊藤 正宏

要旨

世界経済のグローバル化により、国際的に事業展開する企業が増え、企業が国・地域を選ぶ時代になったとも言われている。企業が拠点を置く場合、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、地域の成長、国の成長に結びつき、経済の好循環へつながる。一方、こうした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、立地先を選択する際には、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。

そこで、本調査研究は、我が国の空港の利便性向上・活用促進を図るため、我が国への外資系企業の進出動向と国際航空旅客流動の実態を整理するとともに、我が国に立地する外資系企業を対象にアンケート調査を実施し、企業の立地選択においてビジネス環境として求める国際アクセス性について、具体的な国際航空ネットワークの要素等を把握したほか、外資系企業の誘致施策に関して自治体アンケート調査も実施し、企業アンケート調査との比較も行った。本調査研究で得られた主な知見は以下のとおりである。

- 1) 外資系企業の立地選択は、中心事業所と非中心事業所で重視する要素が異なり、中心事業所の立地選択においては、市場の規模や市場拡大の潜在可能性が最も重視され、次いで、国際アクセス性、労働者の質、他社拠点の集積などが続いており、国際アクセス性は立地選択における必要条件として一定程度重視されていることを明らかにした。
- 2) 事業所の機能別にみると、中心事業所では特に「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」、非中心事業所では「アジア地域統括機能」の立地選択において、国際アクセス性の重視度が高いことを明らかにした。
- 3) 中心事業所の立地選択において重視される国際アクセス性の具体的な要素は、事業所機能による違いはあるものの、特に①路線数、②便数、③ダイヤ利便性、④空港アクセス時間、⑤航空会社の選択肢、の5要素が共通して重視されていることを明らかにした。
- 4) 今後の立地選択における国際アクセス性に関して、特に①就航路線、②便数、③空港までの所要時間、④ダイヤ利便性、⑤出入国手続きに要する時間、について、最低限必要な条件があるとする企業が多いことを明らかにした。
- 5) 具体的には、直行便が1日あたり2便以上就航し、多様な時間帯に分散したダイヤがあり、空港までの所要時間が1時間以内、出入国手続きに要する時間が30分以内、が最低限必要と考える条件とする企業が多いことを明らかにした。
- 6) 外資系企業の立地選択における自治体の認識や誘致施策と企業のニーズに乖離があることを明らかにし、より企業のニーズに応じていくためには、企業進出に関する効果的な情報発信の重要性を指摘した。

Abstract

It is said that globalizaion of world economics increase enterprises developing business internationally and make an epoch in which they select nations and regions. When they locate their base, world respective cities including Japanese cities compete to acquire its location, and therefore increasing attraction of cities to be selected influences regional and national growth and leads to economical virtuous circle. Meanwhile, those enterprises developing business are supposed to have international expanse in the connection of business activities with headquarter, customers and so on. Therefore, when they select location, its international transport accessibility is thought to be one of business environment to be considered.

Accordingly, in order to enhance conveniences and promote utilization for Japanese airports, this research outlines advancement of foreign-owned enterprises to Japan and present situation of international aviation service traveler flow, implements questionnaire survey to foreign-owned enterprises which locate in Japan, and comprehends concrete elements of international aviation service network for international accessibility which enterprises demand as business environment in location selection. Furthermore, this research also implements questionnaire survey to local governments for their attraction policies to the foreign-owned enterprises and compare it with the questionnaire survey to foreign-owned enterprises. Main knowledge acquired in this research is as follows;

- A) When foreign-owned enterprises select location, central offices and non-central offices put emphasis on different elements. Location selection of the central offices put most emphasis on market size and potentiality of market expansion, and secondly emphasis on international accessibility, quality of laborer and accumulation of other company's bases, so it becomes clear that international accessibility is emphasized to some degree as necessary condition of the location selection.
- B) Looking by functional classification, it becomes cleared that the central offices especially with 'Asian integration function', 'sales and marketing function' and 'research and development function' and the non-central offices with 'Asian integration function' put highly emphasis on international accessibility in selection of location.
- C) In the selection of location by the central offices, emphasized concrete elements for international accessibility are different depending on function of office. However, it becomes cleared that especially 5 elements of a) number of routes, b) number of flights, c) conveniences of schedule, d) required time to airport, and e) choices of airline companies are commonly emphasized.
- D) Regarding international accessibility in future selection of location, it is cleared that many enterprises have minimum required conditions related to especially a)

commissioned routes, b) number of flights, c) required time to airport, d) conveniences of schedule, and e) required time to go through immigration.

- E) Concretely, it is clarified that there are many companies which have minimum required conditions that direct flight goes into service two flights in a day, schedule is distributed into various time zones, required time to airport is less than one hour, and required time to go through immigration is less than thirty minutes.
- F) It is cleared that recognition and attraction policies of local governments about selection of location by the foreign-owned enterprises diverge from their needs, and furthermore it is indicated that the effective communication of information for business advance is important in order to correspond to their needs more favorably.

目次

本編

第1章 はじめに	1
第1節 背景と目的	1
第2節 実施内容	1
第2章 外資系企業の進出動向及び国際航空旅客流動の推移	3
第1節 我が国への外資系企業の進出動向	3
第2節 我が国における国際航空旅客流動の推移	7
第3節 外資系企業と国際航空旅客流動との関係	16
第3章 企業立地選択と国際航空に関するアンケート調査	19
第1節 アンケート調査の概要	19
第2節 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	22
第3節 外資系企業の誘致施策に関する自治体アンケート調査	49
第4章 外資系企業の立地選択と国際アクセス性との関係	59
第1節 企業の立地選択要因としての国際アクセス性の重視度	59
第2節 国際アクセス性を構成する要素の重視度・満足度	68
第3節 自治体及び企業アンケート調査結果の比較	72
第5章 まとめ	78
参考文献	80

参考資料編

1. 外資系企業の立地と国際航空旅客に関する企業アンケート調査票	I
2. 外資系企業の誘致施策に関する自治体アンケート調査票	VIII
3. 2017 年冬ダイヤ国際定期便(直行便)一覧	XI

本編

第1章 はじめに

第1節 背景と目的

世界経済のグローバル化により、国際的に事業展開する企業が増え、企業が国・地域を選ぶ時代になったとも言われている。企業が拠点を置く場合、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、地域の成長、国の成長に結びつき、経済の好循環へつながる。一方、こうした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、立地先を選択する際には、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。

このように厳しい情勢の下、我が国の成長力を強化していくために国際的に事業展開する外国企業を我が国に誘致することが必要である。しかし、国際航空ネットワークの観点からは、国際的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ビジネス環境として求める要素が必ずしも明確ではない。このため、各空港周辺の地域や都市が持つ国際的な交通の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。

そこで、本調査研究は、我が国の空港の利便性向上・活用促進を図るため、既に我が国に立地している外資系企業を対象に、立地先を選択する際にビジネス環境として求める国際航空ネットワークの必要な要素を把握するとともに、企業の立地選択と国際アクセス性との関係を明らかにすることにより、我が国の立地競争力を更に強化し、地域の活性化、我が国の経済成長に資する今後の国・地域等における政策等への示唆を得ることを目的とする。

第2節 実施内容

本調査研究の実施内容は以下のとおりである。また、実施フローを図 1 に示す。

I 外資系企業の進出動向及び国際航空旅客流動の推移

1. 我が国への外資系企業の進出動向

我が国における外資系企業の立地に係る統計データをもとに、外資系企業の進出動向の特徴・変化を把握する。

2. 我が国における国際航空旅客流動の推移

航空関連の統計データをもとに、我が国の国際航空ネットワークサービス供給水準の推移及び業務目的の国際航空旅客流動の実態を把握する。

3. 外資系企業と国際航空旅客流動との関係

外資系企業の立地動向と国際航空旅客流動の動向を比較するとともに、外資系企業が利用すると想定される出国空港比率を推計する。

II 企業立地選択と国際航空に関するアンケート調査

1. 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

日本に拠点を有する外資系企業を対象に、企業が立地先を選択する際の国際航空ネットワーク各要素の重視度やその満足度、航空利用実態、今後の立地意向やその際国際航空ネットワークに求める条件等を把握するため、アンケート調査を実施し、結果の集計を行う。

2. 外資系企業の誘致施策に関する自治体アンケート調査

全都道府県及び全政令指定都市、主要国際空港が立地する自治体を対象に、企業立地と国際航空に関する問題意識や政策等について幅広く情報収集するため、アンケート調査を実施し、結果の集計を行う。

III 外資系企業の立地選択と国際アクセス性との関係

IIで実施したアンケート調査結果を用いて、外資系企業の立地選択と国際アクセス性との関係性について多角的に分析を行う。

IV まとめ

上記 I ～ III までの結果をとりまとめ、空港の更なる活用の観点から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のあり方や課題など今後の政策への示唆を考察する。

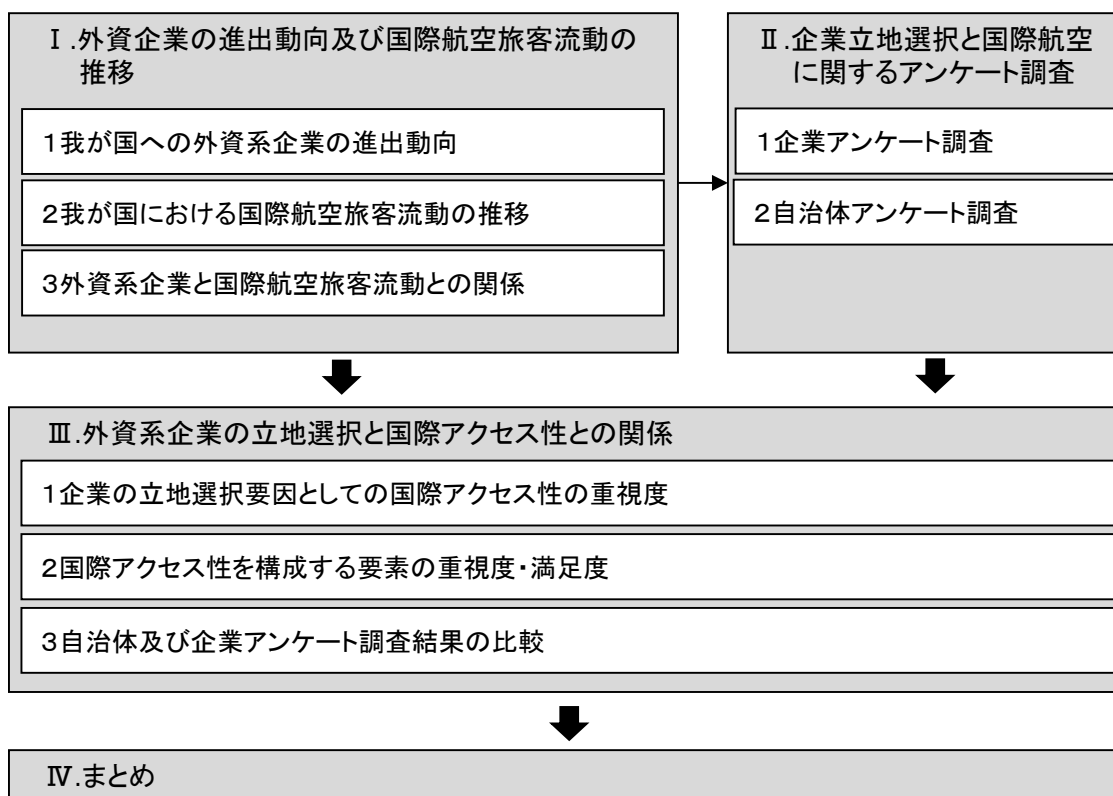


図 1 本調査研究の実施フロー

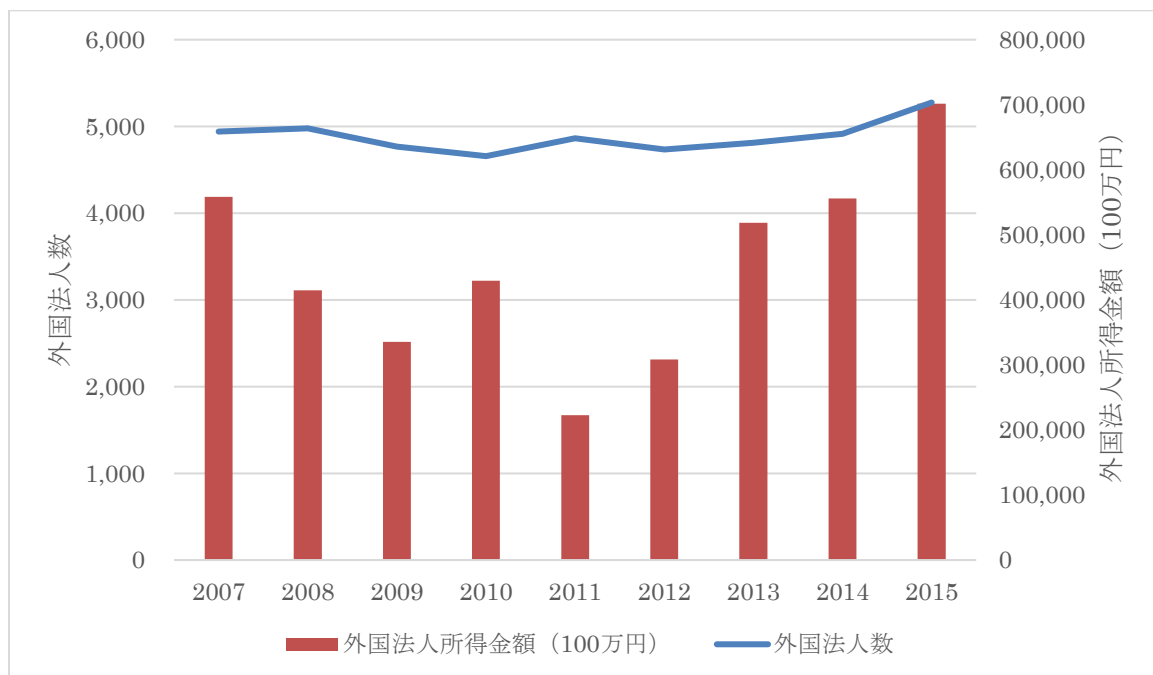
第2章 外資系企業の進出動向及び国際航空旅客流動の推移

第1節 我が国への外資系企業の進出動向

第1項 外資系企業の進出状況

図 2 は、国税庁の定義する外国法人（日本国内で法人税の申告を行っている外国法人）数の推定であり、過去 10 年間でほぼ 4,700 社から 5,300 社の間で推移している。

短期的には、2008-2009 年度に世界金融危機、2011 年度に東日本大震災の影響を受けたとみられ、外国法人数が減少する等の変動は見られる。また、2012 年度以降の直近 3 年間程度は、外国法人数は増加傾向に転じている。外国法人所得金額についても、概ね外国法人数と同様の傾向を示している。



出所) 国税庁統計年報

図 2 外国法人数の推移(社)

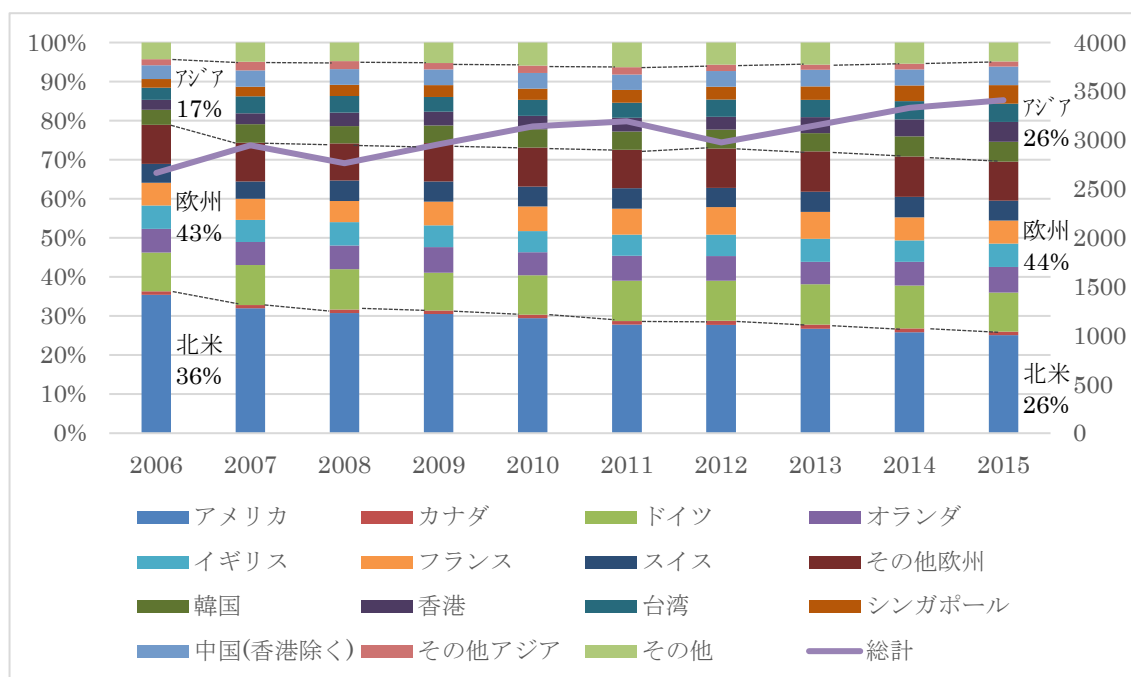
第2項 外資系企業¹の親会社国籍・地域

我が国に進出する外資系企業の親会社国籍・地域比率の推移を図 3 に示す。単一の国・地域として最も比率の高いアメリカが、過去 10 年間で全体に占める割合を 10 ポイントほど低下させている。また、地域別では、中国や台湾、香港、シンガポール等のアジアの企業を親会社とする外資系企業の比率が上昇している。さらに、ドイツ・オランダ・イギリス等の欧州の企業を親会社とする外資系企業の比率は安定して推移している。

¹ 経済産業省「外資系企業動向調査」における調査対象企業は、以下のとおりとしている。

- ①外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している企業。
- ②外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している国内法人が出資する企業であって、外国投資家の直接出資比率及び間接出資比率合計が、当該企業の株式又は持分の3分の1超となる企業。
- ③上記①、②いずれの場合も、外国側筆頭出資者の出資比率が10%以上である企業

上記のアジア企業のうち、特に中国や台湾については、自国の経済成長に伴い、自国籍・地域の企業が日本に子会社や関連会社を進出させる動きを活発化されていることが背景と推察される。



出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

図 3 我が国進出外資系企業の親会社国籍・地域比率

第3項 外資系企業の国内進出地域

表 1 は、外資系企業の所在都道府県別の比率の推移を示したものである。外資系企業は、首都圏 4 都県へ集中的に進出しており、その傾向は長期的にほとんど変化が見られない。

なおわずかではあるが、首都圏 4 都県、大阪府・兵庫県、愛知県、福岡県以外の「その他」の道府県の比率が上昇している。大都市圏以外に立地する外資系企業が増えてきていることがわかる。

表 1 外資系企業の進出先地域の比率

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
合計企業数	2665	2948	2763	2956	3142	3194	2976	3151	3332	3410
東京都	71%	68%	69%	71%	68%	67%	67%	68%	69%	67%
神奈川県	9%	10%	9%	9%	10%	10%	10%	9%	10%	10%
埼玉県	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
千葉県	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
首都圏4都県	83%	82%	83%	84%	82%	81%	80%	81%	82%	81%
大阪府	6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%
兵庫県	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
大阪・兵庫	9%	9%	9%	8%	9%	9%	8%	8%	7%	8%
愛知県	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
福岡県	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
その他	6%	6%	6%	6%	7%	8%	9%	8%	8%	8%

出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

第4項 外資系企業の業種

我が国に進出する外資系企業の業種ごとの比率は、表 2 のとおりである。製造業・非製造業ともに、また細分化された業種ごとの比率をみても中長期的に大きな変化は見られない。具体的には、我が国に進出する外資系企業の大部分（およそ 8 割）が非製造業であり、製造業は 2 割弱であること、細分化された業種ごとにみれば「卸売業」が他を引き離し 4 割程度であること、等の特徴・構造に大きな変化はみられない。

表 2 外資系企業の業種比率

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
製造業計	17%	16%	17%	17%	18%	18%	18%
食料品	1%	0%	1%	0%	0%	1%	1%
繊維	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
木材紙パ	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
化学	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%
医薬品	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
石油	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
窯業・土石	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
鉄鋼	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
非鉄金属	1%	0%	1%	1%	1%	1%	0%
金属製品	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
はん用機械	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
生産用機械	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
業務用機械	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
電気機械	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
情報通信機械	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
輸送機械	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
その他の製造業	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
非製造業計	83%	84%	83%	83%	82%	82%	82%
情報通信業	11%	11%	11%	10%	11%	11%	11%
運輸業	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
卸売業	42%	41%	42%	41%	41%	40%	39%
小売業	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%
サービス業	14%	14%	13%	14%	14%	14%	14%
金融・保険業	4%	5%	4%	4%	5%	5%	5%
不動産業	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
その他の非製造業	3%	3%	3%	4%	4%	4%	4%

出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

第5項 外資系企業の国内に有する機能

我が国に進出する外資系企業が、国内にいずれの機能を有しているかを整理した。具体的には、各年実施の外資系企業動向調査回答企業のうち、国内に当該機能を持つ拠点を有している企業の比率を表 3 に整理した。我が国に進出する企業が国内に有する機能に大きな変化は見られない。具体的には、外資系企業が国内に持つ機能で最も多いのは、「営業・販売・(マーケティング)機能」である。

また、上記以外には「研究開発機能」を国内に有する企業の比率が、2010 年度以降に増加したこと、「経営企画機能」や「金融・財務機能」、「人事・人材育成機能」といったいわゆる本社機能を国内に有する企業は 6 割程度で推移している。

表 3 当該機能を持つ事業所を国内に有する企業の割合

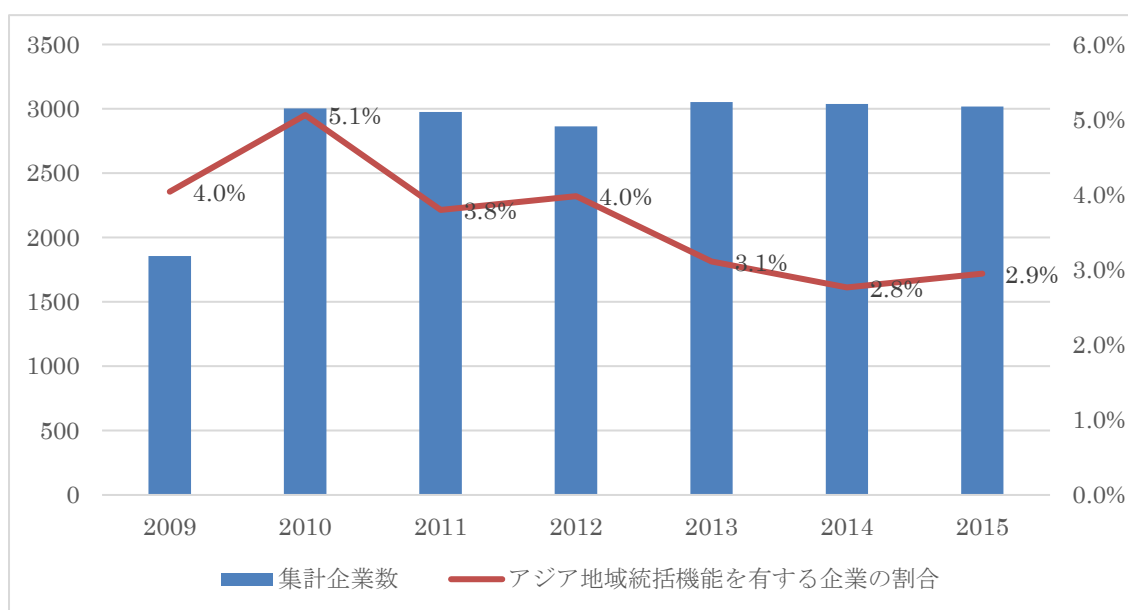
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
営業・販売・マーケティング機能	61%	77%	80%	75%	84%	82%	86%	86%	81%	78%
製造・加工機能	20%	20%	21%	18%	22%	22%	22%	22%	21%	21%
研究開発機能	14%	16%	15%	14%	21%	21%	22%	21%	20%	20%
経営企画機能					61%	63%	68%	67%	61%	58%
金融・財務機能					61%	62%	66%	66%	62%	60%
人事・人材育成機能					55%	57%	62%	61%	58%	57%
物流機能					30%	31%	33%	33%	31%	31%
本社機能	76%	96%	99%	96%						
バックオフィス機能				39%						
その他				21%						

出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

第6項 アジア地域統括機能を有する外資系企業の進出推移

我が国に進出する外資系企業の中には、アジア地域を統括する機能を日本に置く企業が存在する。図 4 に 2009 年度以降のその推移を整理した。

図中の折れ線が示すとおり、2009 年度から 2010 年度にかけて一時的に比率は高くなったものの、2011 年には東日本大震災の影響と見られる顕著な低下がおき、その後 2013 年、2014 年とアジア地域統括機能の比率は低下し、我が国にアジア地域統括機能を有する企業の比率は近年 3%程度で推移している。



出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

注) アジア地域統括機能を有する企業の割合=

日本に当該機能を持つと回答した企業数(分子) / 集計企業数(有効回答をした企業・分母)

図 4 日本にアジア地域統括機能を有する外資系企業の推移

第2節 我が国における国際航空旅客流動の推移

第1項 我が国の国際航空ネットワークのサービス供給水準の推移

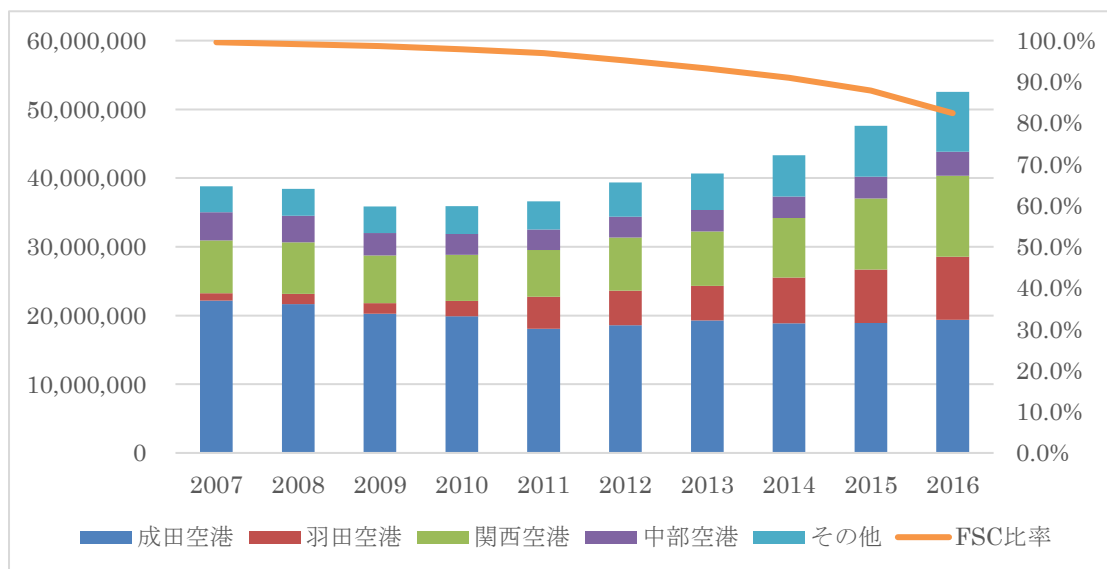
国土交通省「国際航空旅客動態調査」より、業務目的の国全体と主要空港について、我が国の国際航空ネットワーク（就航地点数や路線ごとのフリークエンシー・供給量、就航時間帯、フルサービスキャリア（FSC）／ローコストキャリア（LCC）の比率²等）の分析を行う。

国際航空ネットワークの供給量ならびに、その中に占める FSC の比率を成田国際空港（以下「成田空港」という）、東京国際空港（以下「羽田空港」という）、関西国際空港（以下「関西空港」という）、中部国際空港（以下「中部空港」という）の4空港別にみると図5のとおりとなる。座席供給量に占める羽田空港の比率がこの10年で急速に拡大していることが確認できる。加えて、直近5年ほどでLCCが急速に増加し、FSC比率が急速に低下している。

国際航空ネットワークにおける空港別の年間離陸回数は図6のとおりとなる。座席供給量同様に、羽田空港からの年間離陸回数が増加していることが確認できる。このうち、主要4空港について、時間帯別の年間離陸回数比率を図7に示す。徐々に深夜～早朝の時間帯の出発が増えていることが確認できる。

このうち、00:00～05:59の間に離陸回数を空港別にまとめると図8のとおりとなる。これにより、特に羽田空港において、2011年以降大幅に年間離陸回数が増加したことが、確認できる。羽田空港では、2010年の10月よりD滑走路が供用を開始しており、このことが、00:00～05:59の間の離発着便数の急増につながっている。

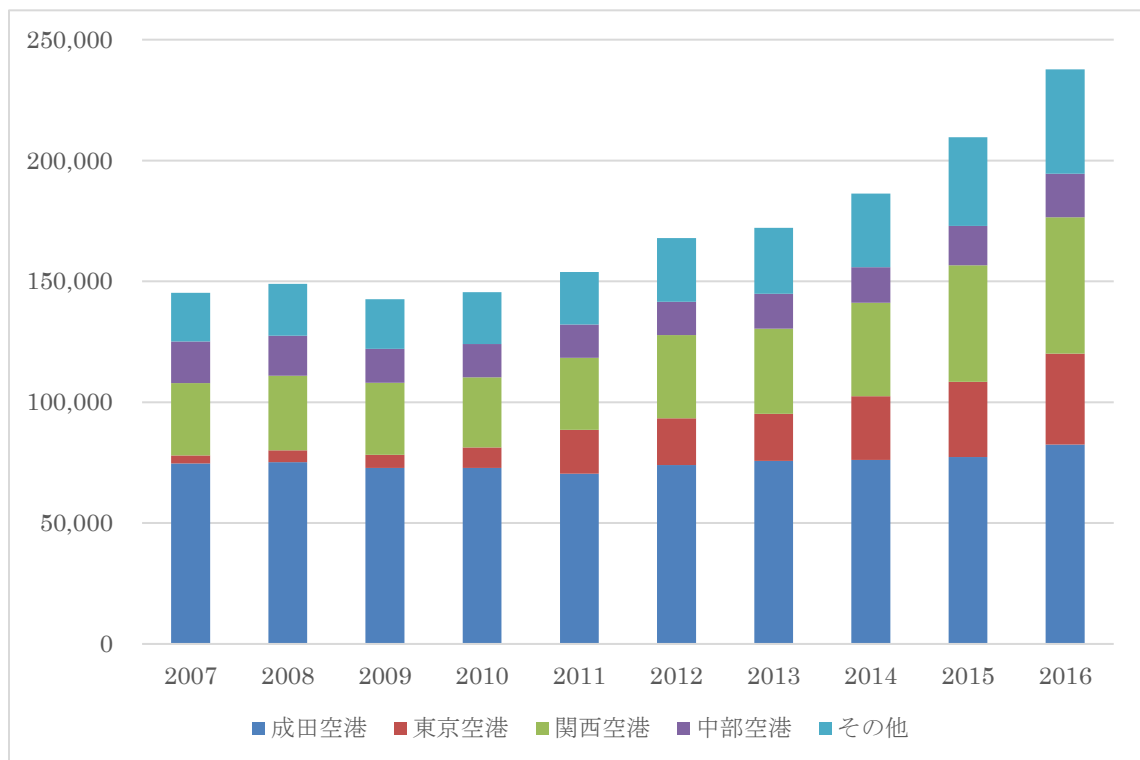
就航地点数を図9に示す。これにより、年間離陸回数の増加に伴い、就航地点数も同様に増加していることが確認できる。



出所) OAG

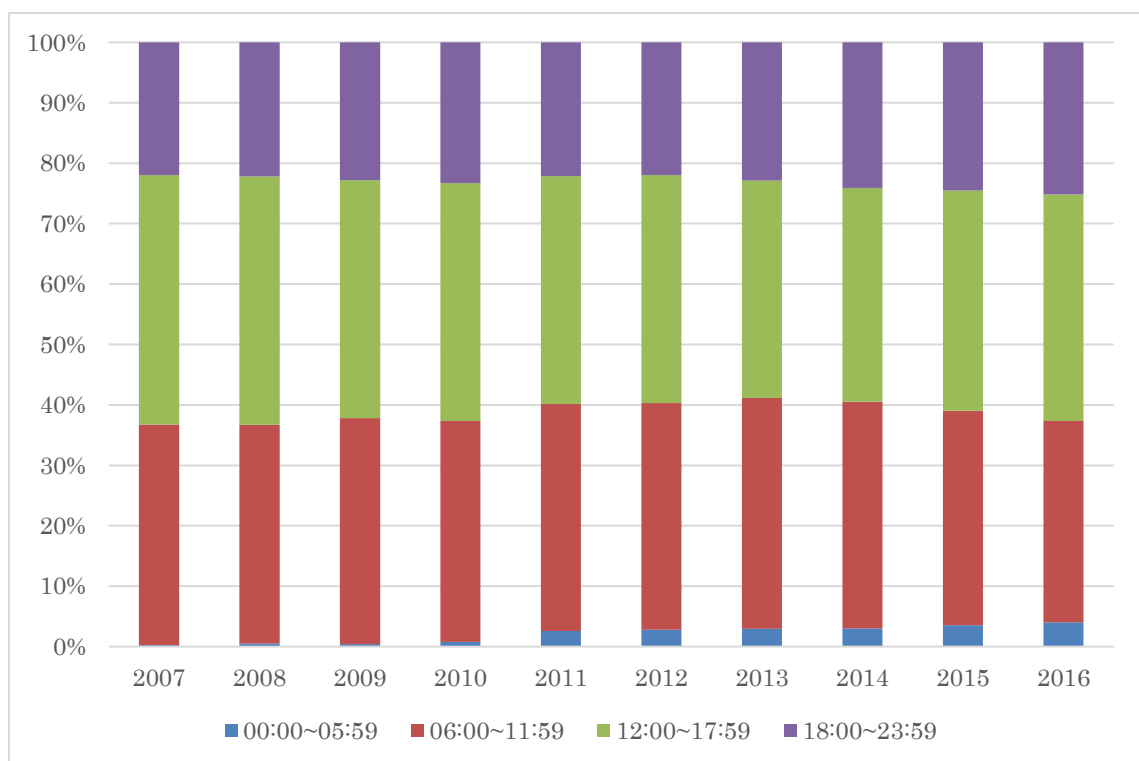
図5 国際航空ネットワークの座席供給量ならびに FSC 比率 [席/年]

² 本調査研究では、OAG データ集計の際の FSC 及び LCC の区分は OAG の定義に従う。



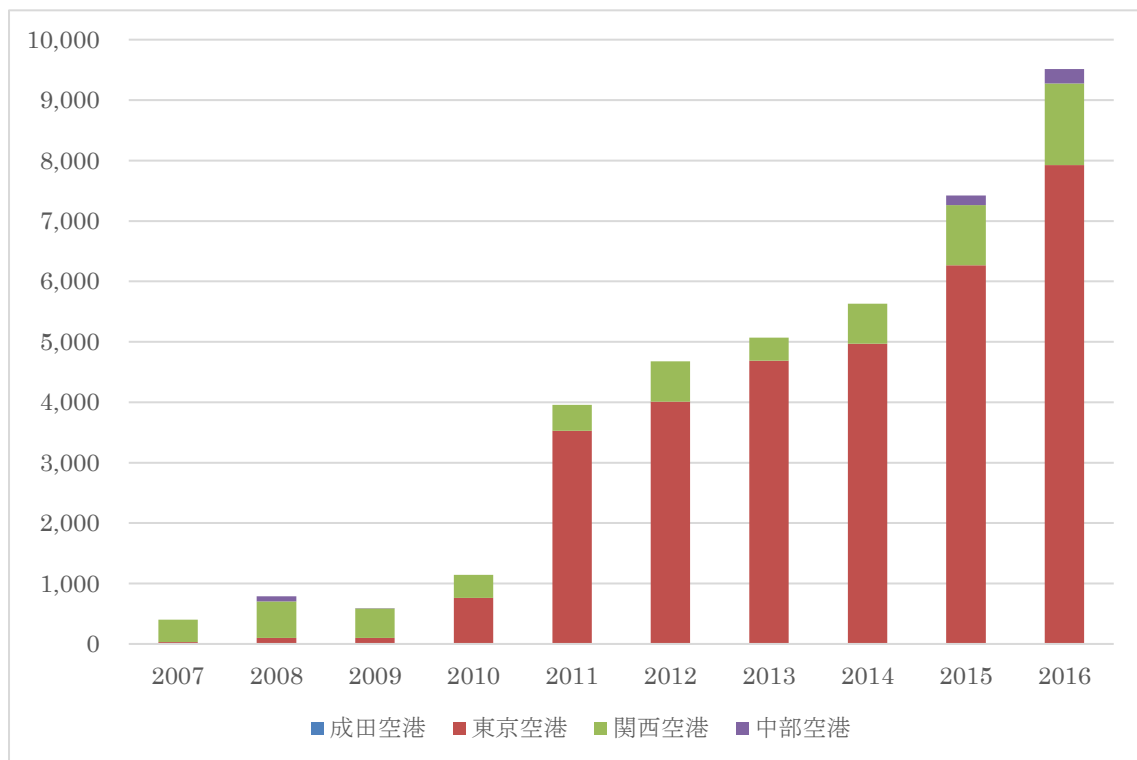
出所) OAG

図 6 国際航空ネットワークの年間離陸回数[回/年]



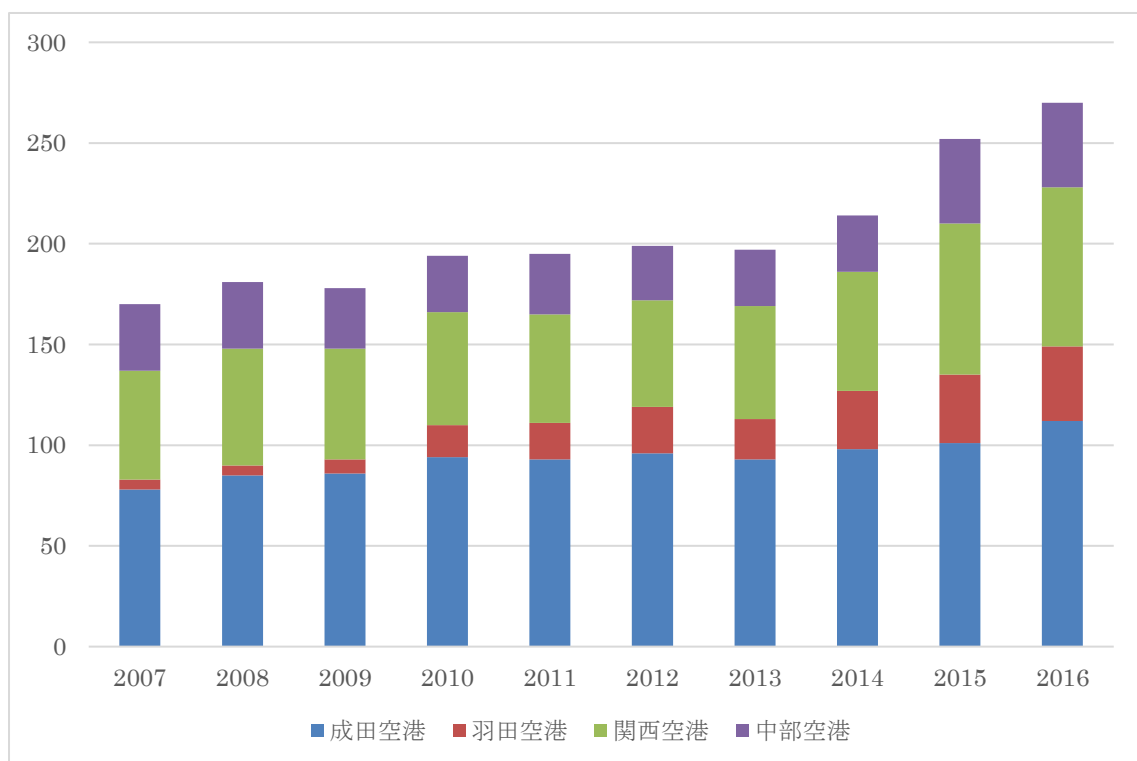
出所) OAG

図 7 国際航空ネットワークの年間離陸回数（時間帯別の割合）



出所) OAG

図 8 国際航空ネットワークの年間離陸回数 (00:00~05:59 の間の便) [回/年]

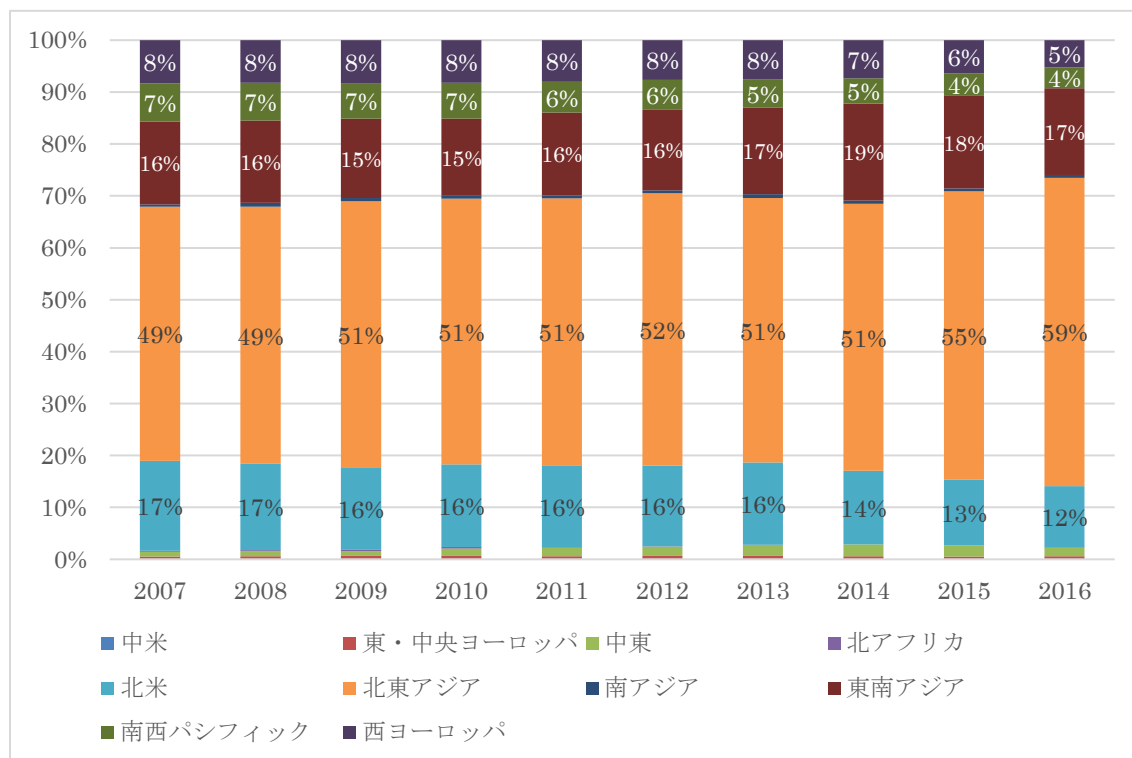


出所) OAG

図 9 国際航空ネットワークの就航地点数 [空港]

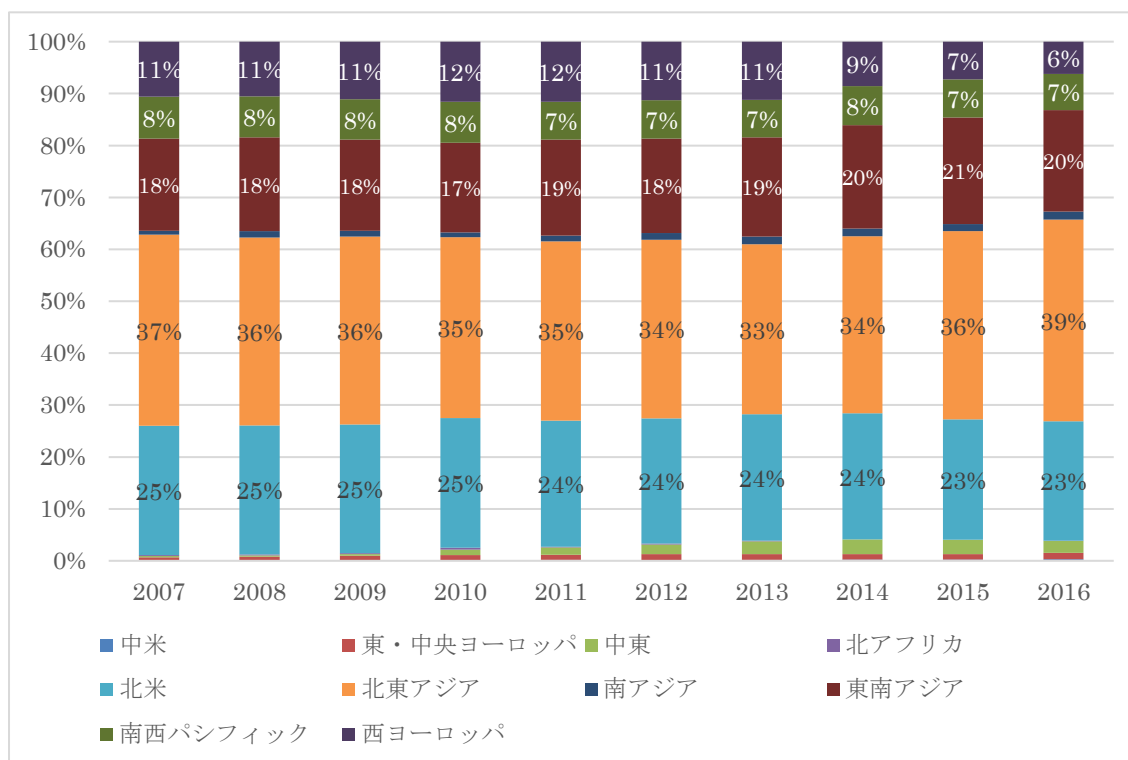
日本全体の就航方面別座席供給量比率を図 10 に示す。北東アジア方面への座席供給量の比率が 10%ほど拡大していることが確認できる。東南アジア方面への座席供給量は微増している。一方、北米、西欧、オセアニア方面への座席供給量は相対的に減少傾向にある。

空港別の座席供給量比率は図 11～図 14 のとおりである。北東アジア方面への座席供給量の比率は、羽田空港以外の空港においても増加しており、特に関西空港と中部空港における増加が顕著である。東南アジア方面への座席供給量の比率は、羽田空港は大幅に増加し、成田空港・中部空港は微増傾向にあるが、関西空港は減少傾向にある。北米、西欧、オセアニア方面への座席供給量の比率は、羽田空港以外で減少傾向にあるため、全体でも減少傾向にあるとわかる。



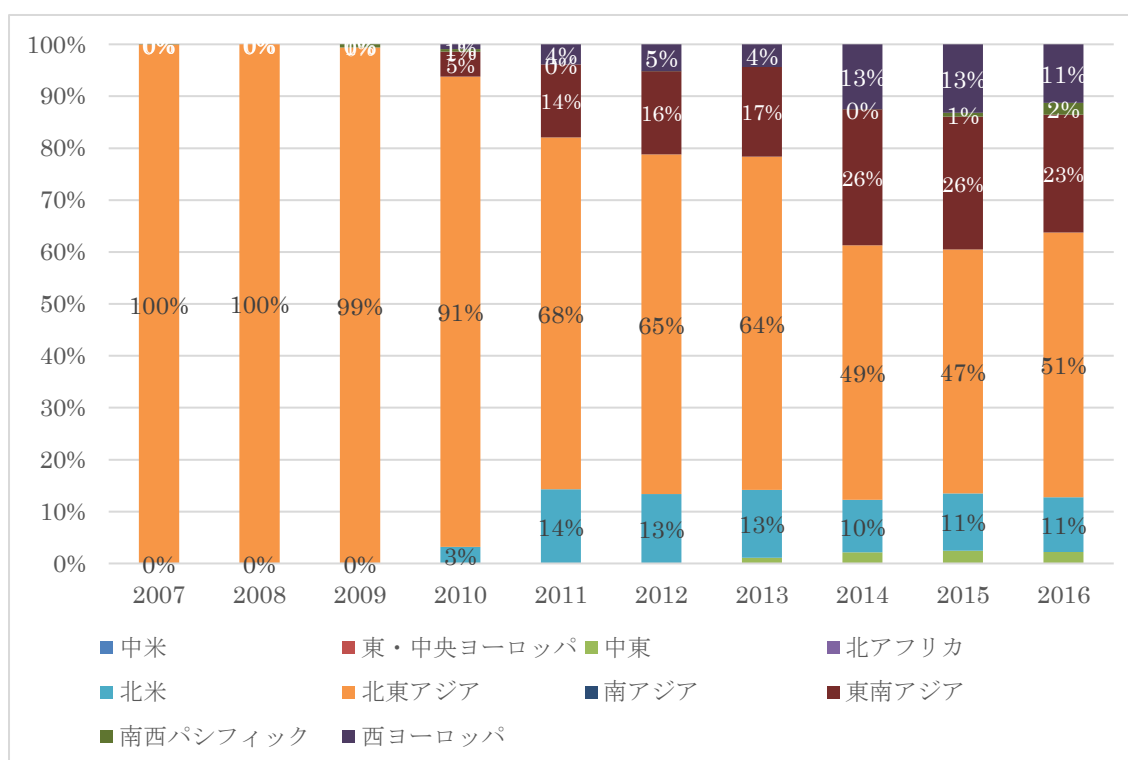
出所) OAG

図 10 就航方面別の座席供給量の割合[席/年]



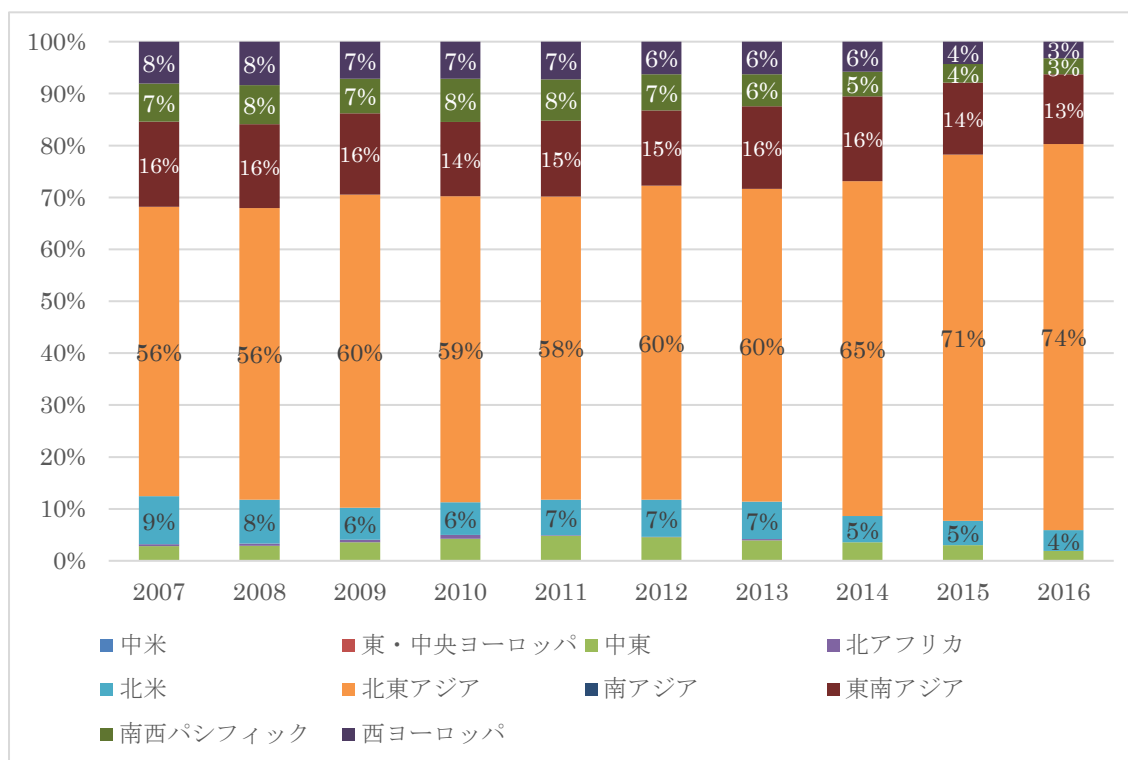
出所) OAG

図 11 成田空港の就航方面別の座席供給量の割合[席/年]



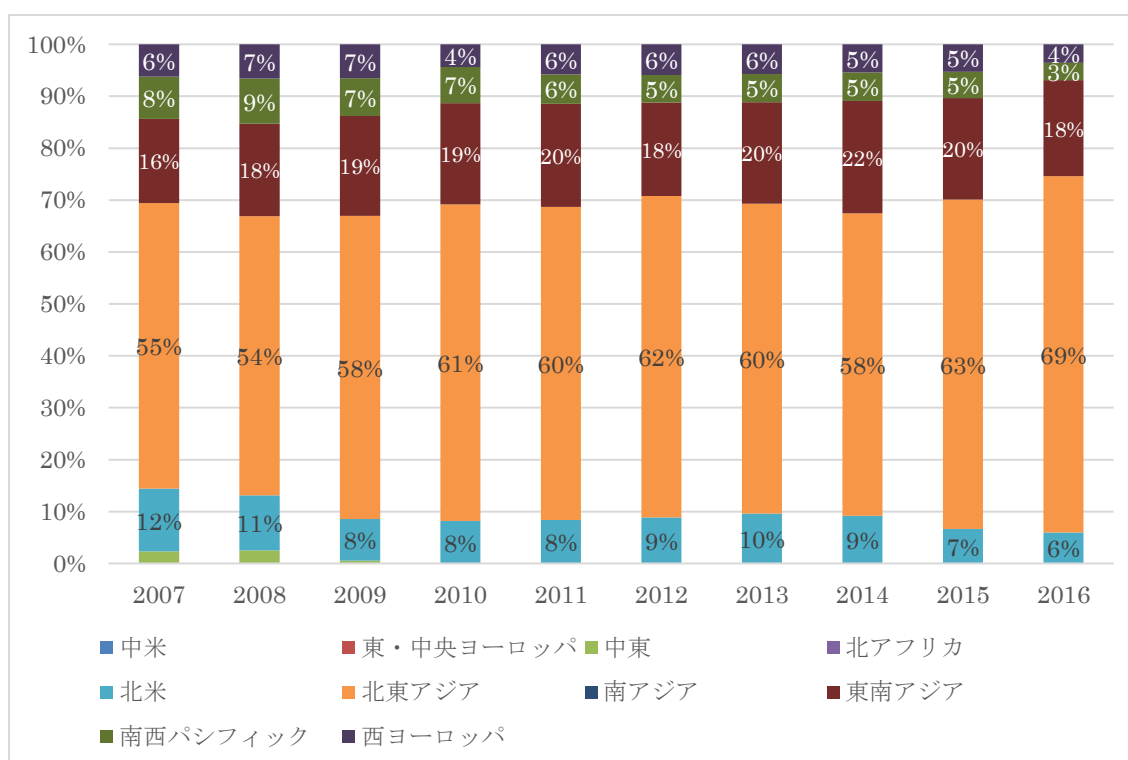
出所) OAG

図 12 羽田空港の就航方面別の座席供給量の割合[席/年]



出所) OAG

図 13 関西空港の就航方面別の座席供給量の割合[席/年]



出所) OAG

図 14 中部空港の就航方面別の座席供給量の割合[席/年]

第2項 業務目的の国際航空旅客流動実態

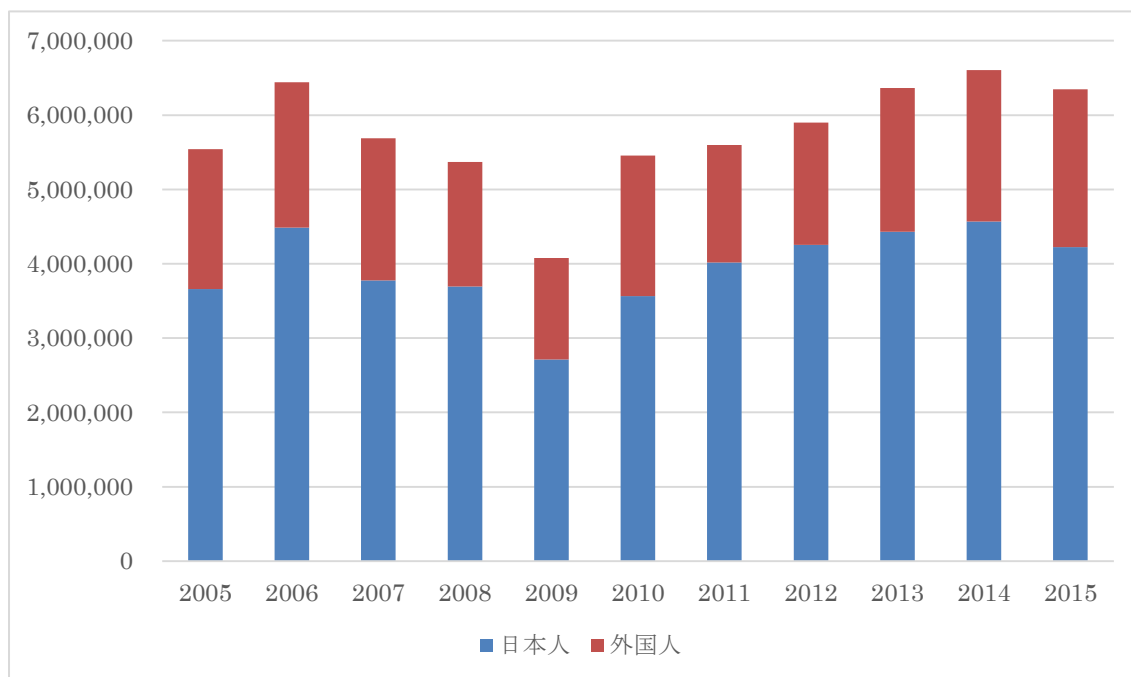
本項では、国際航空旅客動態調査を用いて、業務目的の国際航空旅客流動数（年間出国者数）の推移を整理する。

図 15 は業務目的の国際航空旅客流動数の推移を日本人・外国人別に示したものである。業務目的の国際航空旅客流動数の総数は、リーマンショック後の 2009 年に大きく落ち込んだがその後は増加傾向にある。また、日本人・外国人別の内訳では、日本人が 6～7 割程度、外国人が 3～4 割程度となっており、この比率に大きな変化はなく推移している。

到着空港別にみた業務目的の国際航空旅客流動数比率の推移を図 16 に示す。到着空港の比率が高い順から、上海浦東、香港、台湾桃園、仁川、スワンナプームと続いている。上海浦東と香港はこの 10 年であまり比率に大きな変化はない。一方、台湾桃園と仁川はその比率を大きく減らしている。これは、台湾は台北松山、韓国は金浦が大きく比率を伸ばしていることから、同一国・地域内で利用空港が転換しているものと考えられる。

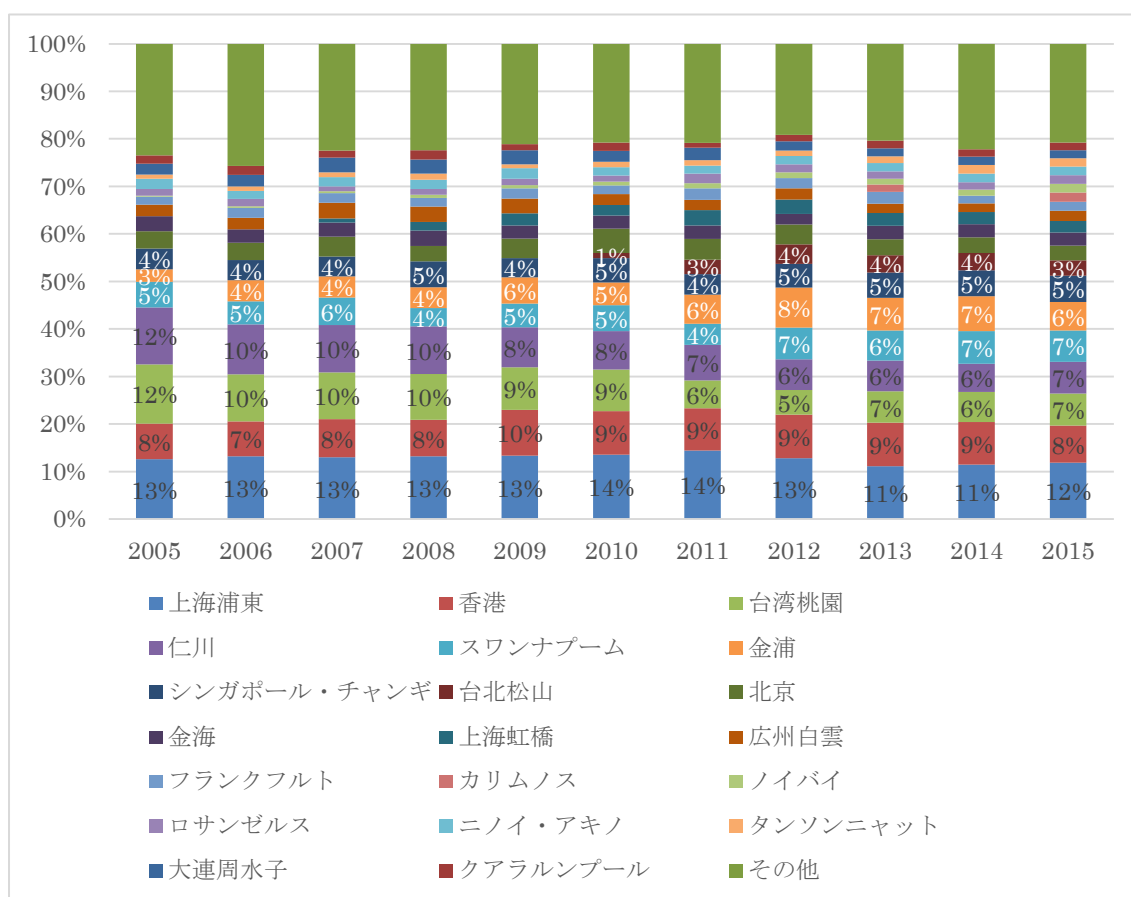
目的国・地域別に、業務目的の国際航空旅客流動数比率の推移を図 17 に示す。最も業務目的の国際航空旅客流動数が多いのが中国で、日本から国外に向かう渡航者の 26%(2015 年)が中国を目的としている。上海浦東と北京へ向かう便の利用者は業務目的全体の 15%前後であることから、広州白雲などの北京・上海以外の都市への渡航者が多くいることがわかる。次いで多いのが韓国である。しかし、その比率は 17%(2005 年)から、14%(2015 年)に減少している。これは仁川と金浦の合計が 15%(2005 年)から、13%(2015 年)に減少していることと整合的である。台湾の比率は 10 年でほぼ横ばいである。一方、アメリカの比率は、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、シンガポールの比率は徐々に増加している。

出発空港別にみた業務目的の国際航空旅客流動数比率の推移を図 18 に示す。出発空港の利用比率について、最も大きな変化は、成田の利用率が 57%(2005 年)から、36%(2015 年)まで低下し、羽田の利用率が 3%(2005 年)から 28%(2015 年)まで増加したことである。成田+羽田でみても利用率は 60%(2005 年)から 64%(2015 年)と増加し、首都圏空港全体での利用率が伸びている。関西の利用率は 20%前後、中部の利用率は 10%前後でいずれもほぼ横ばい傾向、福岡の利用率は 6%(2005 年)から 4%(2015 年)まで低下していることを考慮すると、国際航空旅客流動総数が伸びている中で、より首都圏空港が利用される傾向にあることがわかる。



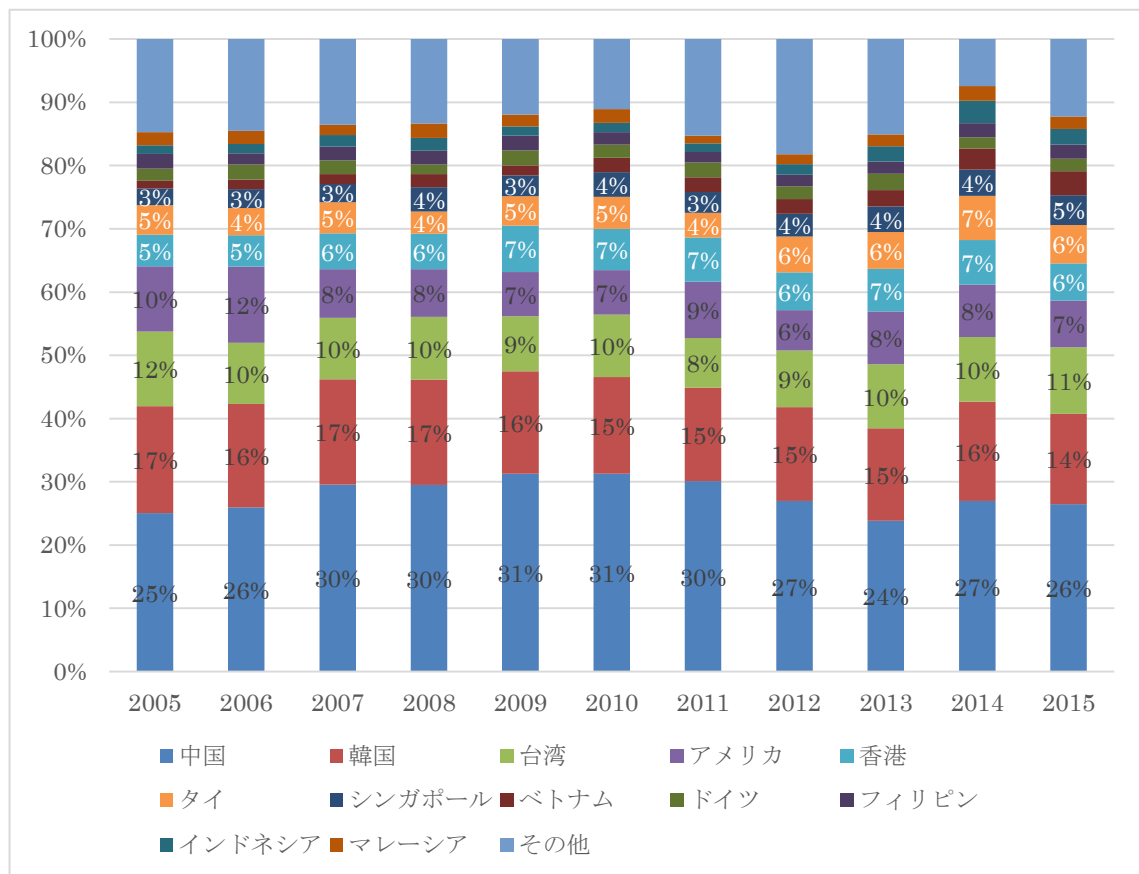
出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図 15 業務目的の国際旅客流動数の推移[人/年]



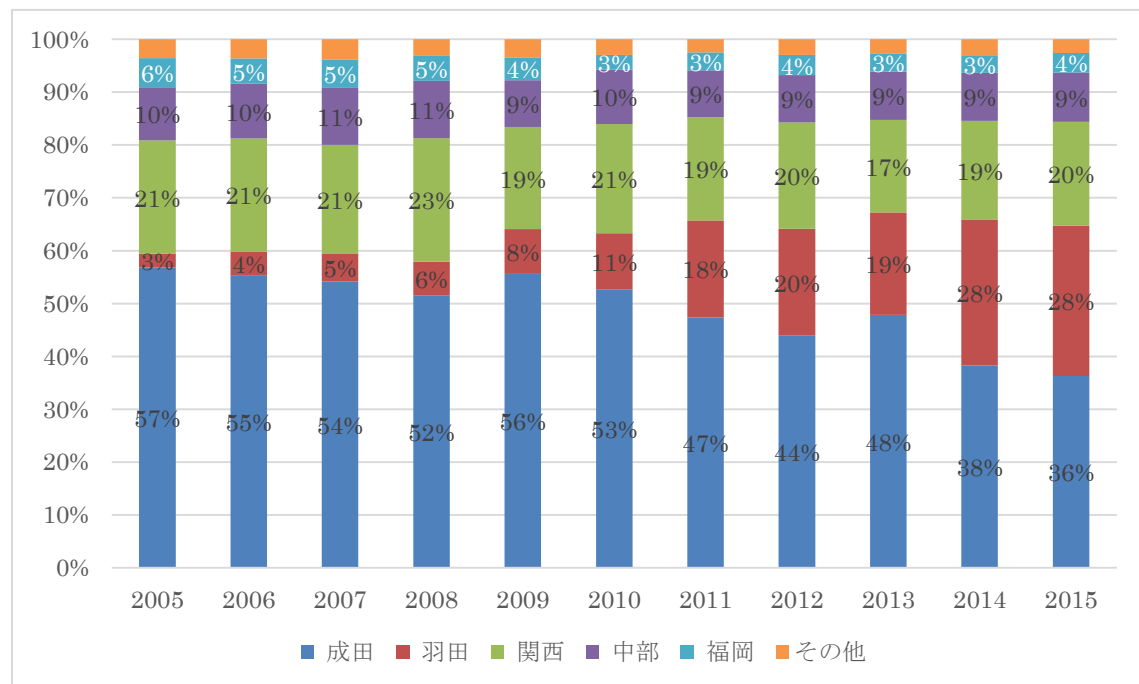
出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図 16 業務目的の国際旅客流動数の推移 (到着空港別)



出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図 17 業務目的の国際旅客流動数の推移 (出発後の目的国・地域別)

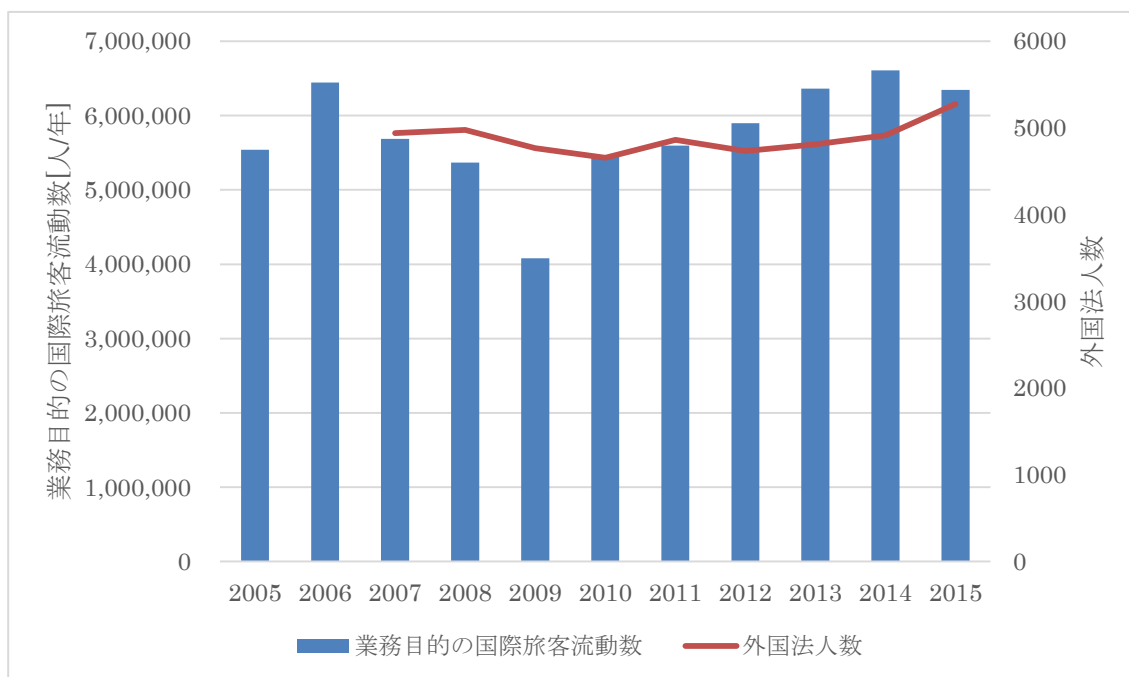


出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」

図 18 業務目的の国際旅客流動数の推移 (出発空港別)

第3節 外資系企業と国際航空旅客流動との関係

まず、外資系企業の企業立地動向と国際航空旅客流動の動向との関係を把握する。日本における外国法人数と業務目的の国際航空旅客流動数を比較すると図 19 に示すとおりとなる。これらを比較すると、リーマン・ショックのあった 2008 年の翌年には、外国法人数、国際航空旅客流動数ともに減少したが、業務目的の国際航空旅客流動数は 2010 年には 2008 年と同程度まで回復し、その後増加傾向にある。外国法人数との一定の関係性は伺えるが、ヒトの動きのほうが立ち直りが早く、その後の国際航空旅客流動数の伸びに若干時間的に遅れて外国法人数は増加していることがわかる。

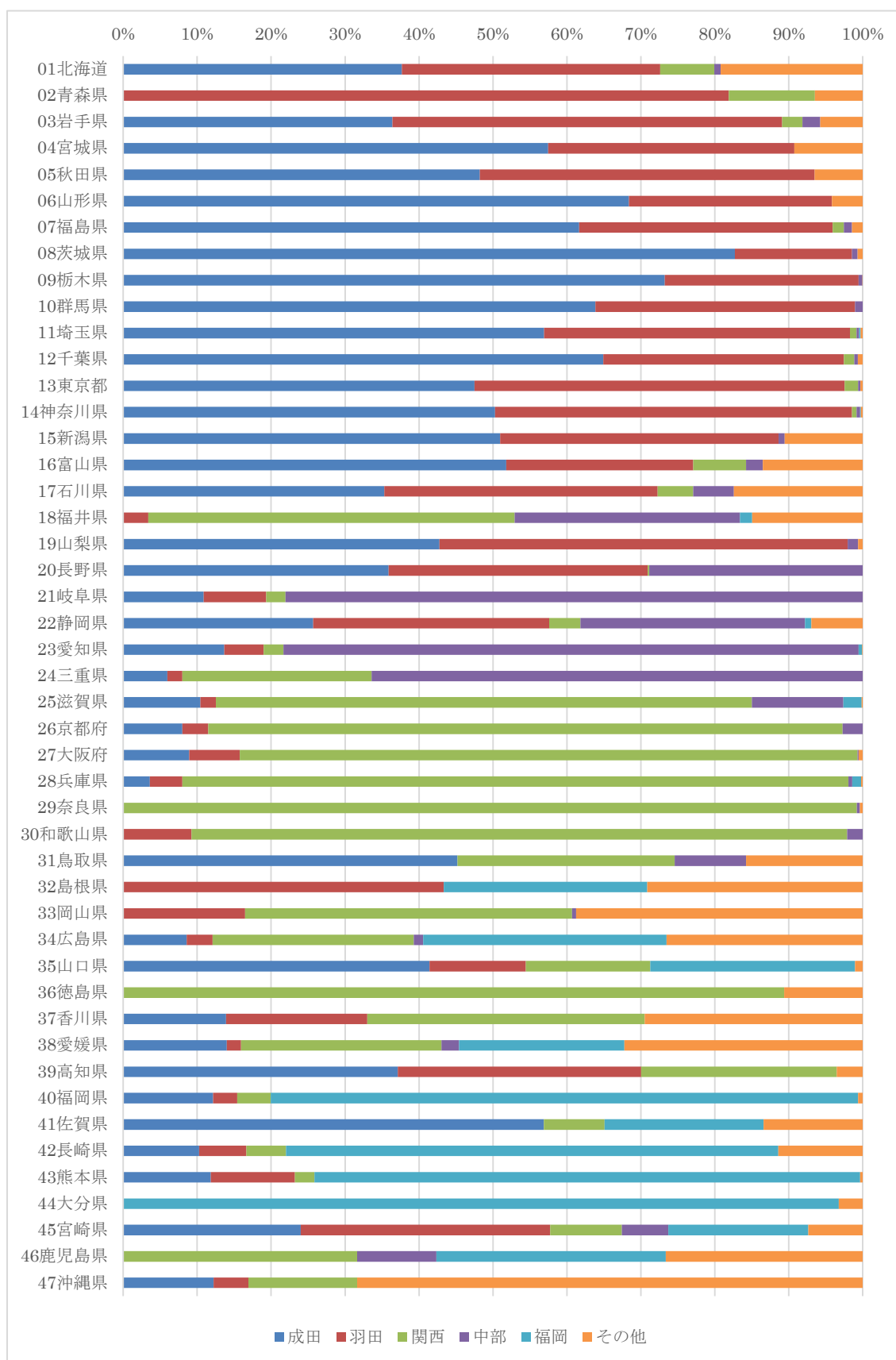


出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」ならびに国税庁統計年報

図 19 外国法人数と業務目的の国際旅客流動数の推移

次に、出発空港別に業務目的の国際航空旅客流動数と当該地域における外資系企業の立地数との関係を把握する。業務目的の国際航空旅客の都道府県別居住地と出国空港との関係を整理すると図 20 に示す結果となる。

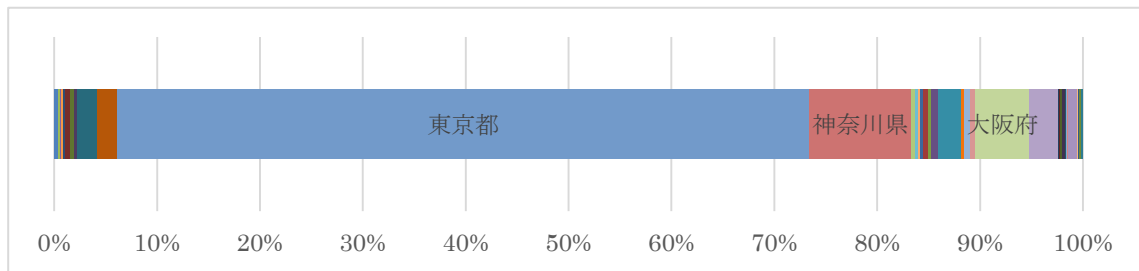
北海道は 20%ほどがその他（新千歳空港など）を利用しているが、70%以上が成田空港または羽田空港を利用して出国している。福井県を除く、東北・北陸・関東・山梨県・長野県のいずれの都県も 70%以上が成田空港または羽田空港を利用して出国している。岐阜県・愛知県・三重県は中部空港を主に利用しており、60%以上の割合を占める。三重県以外の関西の府県はいずれも 70%以上が関西空港より出国している。中国・四国は、県によって出国空港が異なっている。九州は、福岡県・長崎県・熊本県・大分県は 60%以上が福岡空港からの出国となっている一方、佐賀県は成田空港、宮崎県は羽田空港、鹿児島県は関西空港が最も高い比率となっている。いずれも地理的な位置と乗継が容易な空港のいずれかで出国空港が選ばれていることが確認できる。



出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」

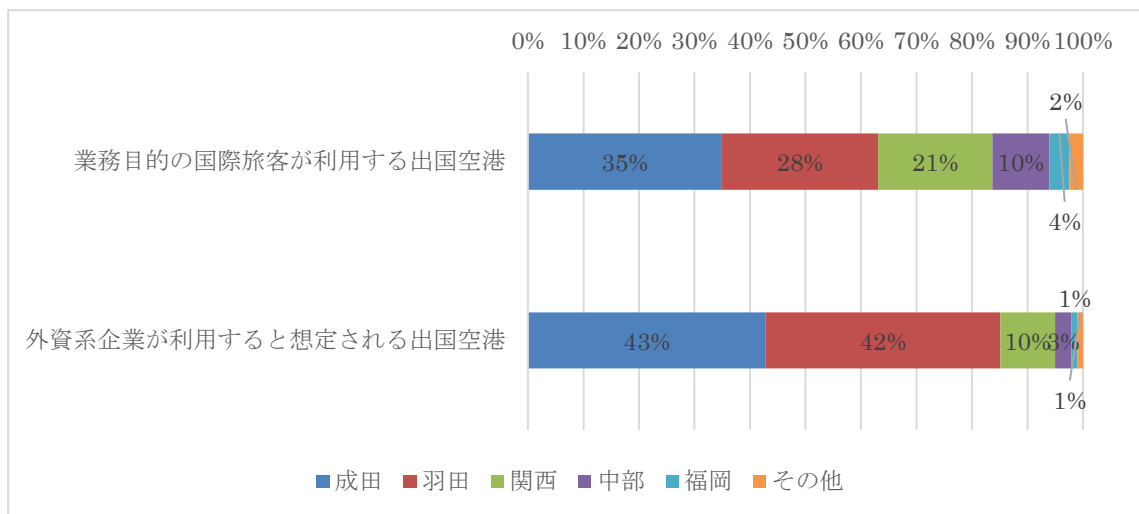
図 20 居住地と業務航空需要における出国空港との関係 (2015 年)

このことを踏まえると、外資系企業の立地と出発空港との関係を整理できる。外資系企業の立地と出国空港との間の関係が、居住地と出国空港との関係と同様であると仮定すると、都道府県別の外資系企業の数（図 21）に、都道府県別の各空港の利用者比率（図 20）を掛け合わせることで、外資系企業が利用する出国空港の比率を整理すると図 22 に示すとおりとなる。この結果より、業務目的の国際航空旅客流動数全体に対して、外資系企業は立地が東京都と神奈川県に集中しているために、成田空港と羽田空港の利用率が高いと推定される。加えて、東京都と神奈川県の比率が高いため、成田空港と羽田空港の利用の合計に占める羽田空港の割合が高くなっているといえる。



出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

図 21 都道府県別の外資系企業数（2015 年）



出所) 国土交通省「国際航空旅客動態調査」ならびに経済産業省「外資系企業動向調査」

図 22 出国空港の比率の推計（2015 年）

第3章 企業立地選択と国際航空に関するアンケート調査

第1節 アンケート調査の概要

第1項 アンケート調査の目的

これまでの既往調査を踏まえると、企業が各拠点の立地を選定する際に、国・地域や都市に対して求める要素は概ね明らかとなっている。その中のひとつとして顧客や親会社等へのアクセスもあり、立地選択の必要条件として一定の影響が考えられる。

一方で、企業が立地選定を行う際に、国際航空ネットワークのどの要素をどの程度重視しているかについての調査は十分に実施されていない。また、自治体がどのような要素を重要と考えて政策を実施しているかに関する調査も十分に実施されていない。

以上を踏まえ、これらを明らかにするために表 4 のとおりアンケート調査を実施した。

表 4 各アンケート調査の実施項目と期待される成果

対象	アンケート調査の実施項目と期待される成果
外資系企業	① 【重視度】拠点類型ごとに、立地時に考慮する項目の中で、国際航空ネットワークが相対的にどの程度重視されているかを明らかにする。また、国際航空ネットワークを構成する各要素のうち、どの要素が企業から見た国や都市の魅力に影響するかを把握する。 ➤ この結果を用いて、拠点類型ごとの国際航空ネットワークの相対的な重視度を明らかにする。 ② 【満足度】利用空港の国際航空ネットワークに関する要素毎にどの程度充実していると考えているかを把握する。 ➤ この結果を用いて、ビジネス環境として求める国際航空ネットワークの相対的な満足度を把握する。 ③ 【航空利用実態】拠点類型ごとに国際航空の利用頻度等を把握する。 ➤ この結果を用いて、拠点類型と国際航空利用との関係を把握する。 ④ 【今後の立地意向】今後の日本国内における立地意向や国際航空ネットワークに求める要件を把握する。 ➤ この結果を用いて、今後外資系企業の誘致を進めていくために、国際アクセス性に関して、最低限どの程度の国際航空ネットワークの要件を具備していることが必要なのかを明らかにする。
地方自治体	① 【重視度】誘致を重視している外資系企業の拠点類型、その拠点タイプの立地を検討する企業は何を重視していると考えているかを把握する。 ② 【評価】上記のうち課題（重視しているが評価が低い点）の認識を把握する。 ③ 【実施施策】グローバル企業の立地（・誘致）に関して、どのような施策を実施しているかを把握する。 ➤ 企業の認識やニーズに合致した施策のあり方を明らかにする。

第2項 企業立地選択と国際航空に関するアンケート調査

アンケート調査は、中心事業所（1 事業所のみの場合は当該事業所、日本国内に複数事業所を有する場合は経営上の中心となる事業所）と非中心事業所（中心事業所以外の国内事業所）について事業所単位で把握することとした。また、既往調査をもとに、事業所の有する機能として表 5 のとおり 8 つの機能を設定した。中心事業所については機能を限定せず、非中心事業所については、回答負荷や回収率への影響も考慮し、「アジア地域統括機能」、「研究開発機能」、「製造・加工機能」のみ対象とすることとした。

企業の立地選択に関わる指標として、拠点別の立地選択指標を表 6 の通りまとめた。これらを踏まえ、企業の立地選択要因となり得る要素として、まず表 7 の項目について設定した。このうち、国際アクセス性については、国際航空ネットワークと空港施設等の視点に分け、利便性、経済性、快適性の 3 つの軸で整理し、アンケート調査の選択肢を設定した。設定した要素は表 8 のとおりである。

表 5 アンケート調査において設定する事業所の機能

機能（拠点）	機能の詳細
アジア地域統括機能	アジア・オセアニア地域において、海外親会社と資本関係を有する拠点を統括する拠点（Regional headquarter）
経営企画機能	経営戦略や経営計画を定め、それらを実行するための経営資源の配分等を行う拠点
営業・販売・マーケティング機能(営業・販売等)	商品・サービスの販売、営業、及び販売・営業戦略を立案する拠点
研究開発機能	製品・サービスの生産・製造工程などに関する開発や技術的改善を計る業務を担当する拠点
製造・加工機能	製品・サービスを製造もしくは加工する拠点
物流機能	製品・サービスの輸送、配送、保管、荷役、流通加工などを行う拠点
金融・財務機能	予算の作成、経理、資金の運用又は調達などを行う拠点
人事・人材育成機能	人材の採用、配置、処遇、及び育成を担当する拠点

表 6 多国籍企業の拠点別立地に影響する指標

拠点の機能	立地選定に影響する主な指標
製造	- コスト（原材料費、人件費、輸送費、インフラ、言語） - 収入（販売先地域との距離） - 集積の利益（産業クラスターの有無、既存拠点の存在）
R&D	- R&D 人材の質 - 現地企業や大学が実施する技術活動の規模や質
統括拠点	- コスト（周辺地域へのアクセス性、政府による優遇策） - 集積の利益（情報の獲得・弁護士やコンサルの存在）
販売・サービス	収入（市場拡大の潜在性、市場規模）

表 7 アンケート調査において設定する企業の立地選択要因

1. 当該地域の市場規模の大きさ【市場規模】
2. 当該地域の市場拡大の潜在可能性【市場潜在可能性】
3. 当該地域の物価（人件費・原材料費・輸送費など）【物価】
4. 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）【国際アクセス性】
5. 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【専門職人材】
6. 当該地域の教育水準（ビジネス英語等を含む）【教育水準】
7. 当該地域の労働者の質【労働者の質】
8. 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）【拠点集積】
9. 当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ【進出情報取得】
10. 当該地域における企業進出に関する手続きの簡素さ【進出手続き】
11. 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【金銭的支援】
12. 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【物理的支援】
13. 当該地域の固有の特性（気候、風土・文化や伝統など）【地域特性】
14. 当該地域の生活環境（医療、学校等）【生活環境】

表 8 アンケート調査において設定する国際アクセス性を構成する要素

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

第2節 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

第1項 企業アンケート調査の概要

企業アンケート調査では、東洋経済新報社「外資系企業総覧 2017 年版」³に記載されている 3,175 社を対象とした。本調査研究では、立地競争力に着目して、対日直接投資、すなわち海外からの企業立地を促進するために、目指すべき国際航空ネットワークを導くことを目的としている。

そこで、本アンケート調査では、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ことで、日本の国際航空ネットワークに関する課題を明らかとすることを目指す。

アンケート調査票は 2017 年 9 月下旬に各企業に郵送し、496 社から回答が得られた。回収率は 15.6%であった。アンケート調査の概要は表 9 のとおりである。

表 9 企業アンケート調査の概要

実施方法	郵送による配布・回収
調査対象	東洋経済新報社「外資系企業総覧 2017 年版」に記載されている全 3,175 社
実施時期	2017 年 9 月～10 月
配布数	3,175 枚
回収数	496 枚
回収率	15.6%

第2項 企業アンケート調査の項目

本アンケート調査の調査項目の概要を表 10 に示す。企業の現状、航空利用の実態について調査した上で、立地時に重視した項目と、今後の立地意向について調査した。

表 10 企業アンケート調査の調査項目

I. 企業の現状	問 1. 進出形態 問 2. 事業所の機能・数 問 3. アジア地域統括機能の内容 問 4. 事業所の所在地、従業員数、設立形態、設立年
II. 航空利用の実態	問 5. 国外訪問者の人数・頻度・主な職階、オンライン会議頻度 問 6. 主な訪問国・地域 問 7. 国外訪問時の移動パターン 問 8. 来日人数 問 9. 国外出張人数、国外旅費
III. 立地時に重視した項目	問 10. 事業所の設立時に重視した項目 問 11. 事業所の設立時に重視した国際航空ネットワークに関する項目 問 12. 主な利用空港 問 13. 空港別の国際航空ネットワークの満足度
IV. 今後の立地意向	問 14. 国内拠点の新設・拡充意向 問 15. 立地選択のために最低限必要と考える項目

³ 東洋経済新報社「外資系企業総覧 2017 年版」における対象企業の掲載基準は、基本的に資本金に関係なく外資比率概ね 20%以上の企業。ただし、株式公開企業や編集部が重要と判断した企業などについては当該基準以外でも含めている場合がある。また、日本法人でなくとも、日本支社や外国銀行、外国証券等の在日支店も収録。

第3項 アンケート回収企業の特性

アンケート調査により得られたサンプルの基本属性について確認する。多くの基本属性について、本調査にて用いた外資系企業総覧と概ね傾向に違いがなく、基本属性に著しい偏りがないことが確認できる。ただし、本調査が設立または買収時について調査を実施しているために、設立または買収年が昔の企業ほど回答率が悪かった。また、従業員数が多い企業ほど回答率が低かった。

(1) 企業の特徴

①業種

業種別に企業の特徴を示したものを図 23 に示す。外資系企業総覧に掲載の企業の割合と、本アンケートへの回答企業の業種の割合とは概ね整合的であることが確認できる。機械卸売や電気機器卸売業などにおいて、「外資系企業総覧」に掲載の企業の割合よりもアンケートへの回答企業に示す当該業種の企業の割合が高くなっている。

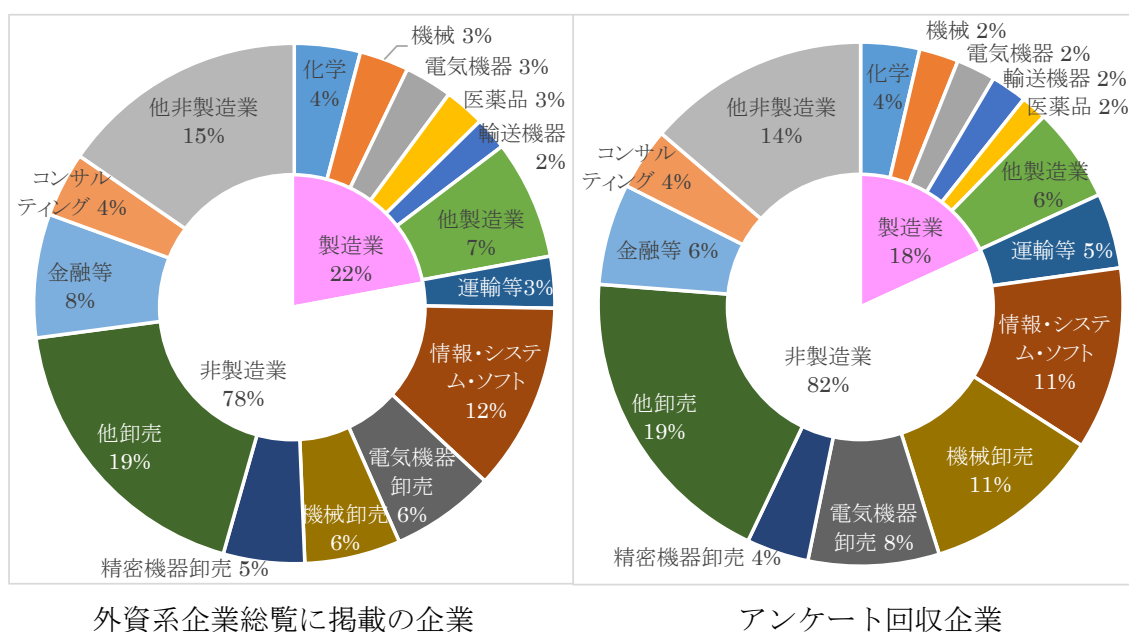
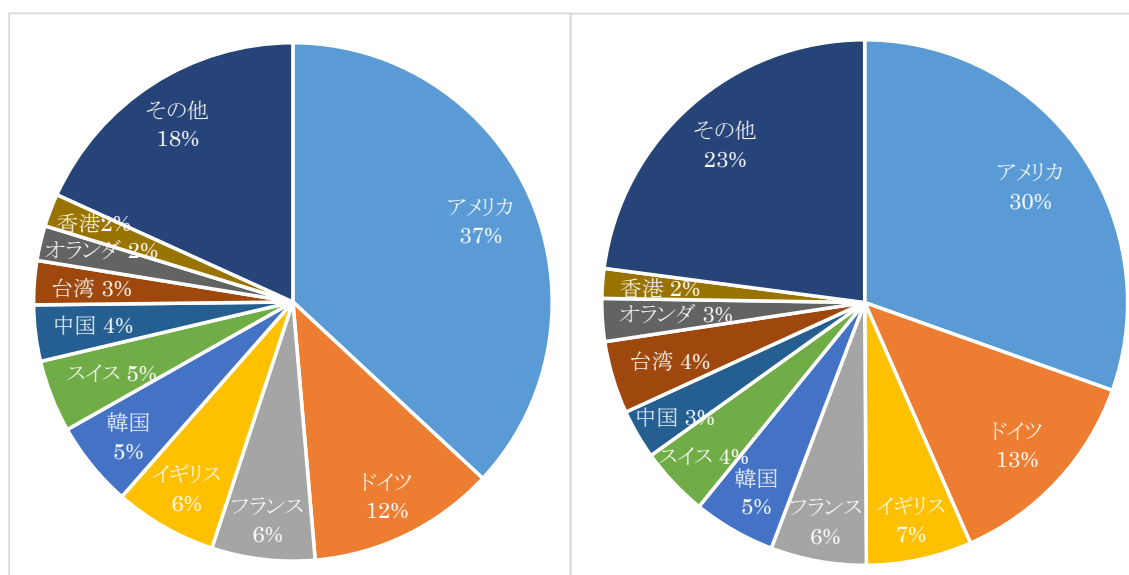


図 23 業種の比較

②親企業の国籍・地域

親企業の国籍・地域別に企業の特徴を示したものを図 24 に示す。外資系企業総覧に掲載の企業の割合と、本アンケートへの回答企業の割合とは概ね整合的であることが確認できる。親会社の国籍・地域をアメリカとする企業の割合は配布数よりも少なくなっており、その分、その他が多くなっている。



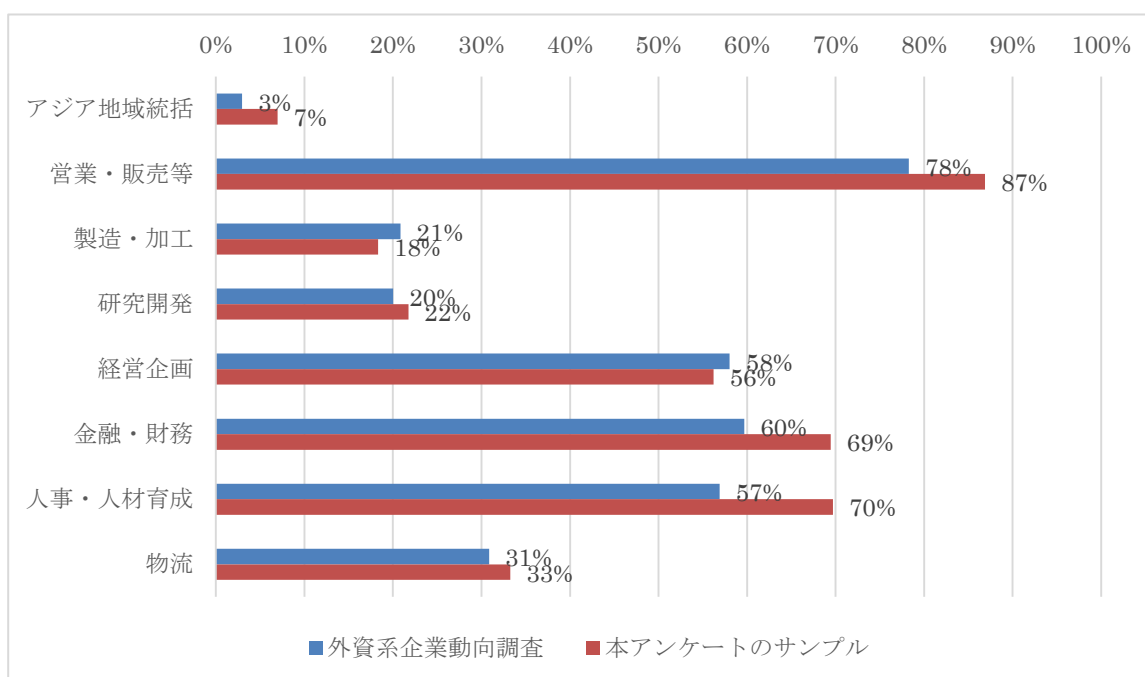
外資系企業総覧に掲載の企業

アンケート回収数

図 24 親企業の国籍・地域の比較

③機能

本調査のサンプルを「外資系企業動向調査」の各機能別の分布結果と比較した結果を図 25 に示す。機能別分布に大きな違いはなく各機能から比較的バランス良く回収できていることを確認出来る。比率としては小さいものの、アジア地域統括機能については「外資系企業動向調査」よりも 2 倍以上の回収率となった。



出所) 経済産業省「外資系企業動向調査」

図 25 機能の比較

④参入時期

参入時期別に企業の特徴を示したものを図 26 に示す。「外資系企業総覧」に掲載の企業に比べ、本アンケートへの回答企業は比較的参入時期が現在に近い企業からの回答率が高いことが確認できる。本アンケートでは企業の立地時について調査していることから、参入時期が早い企業ほど、立地時の状況を把握することが難しく、回答率が落ちているものと推察される。

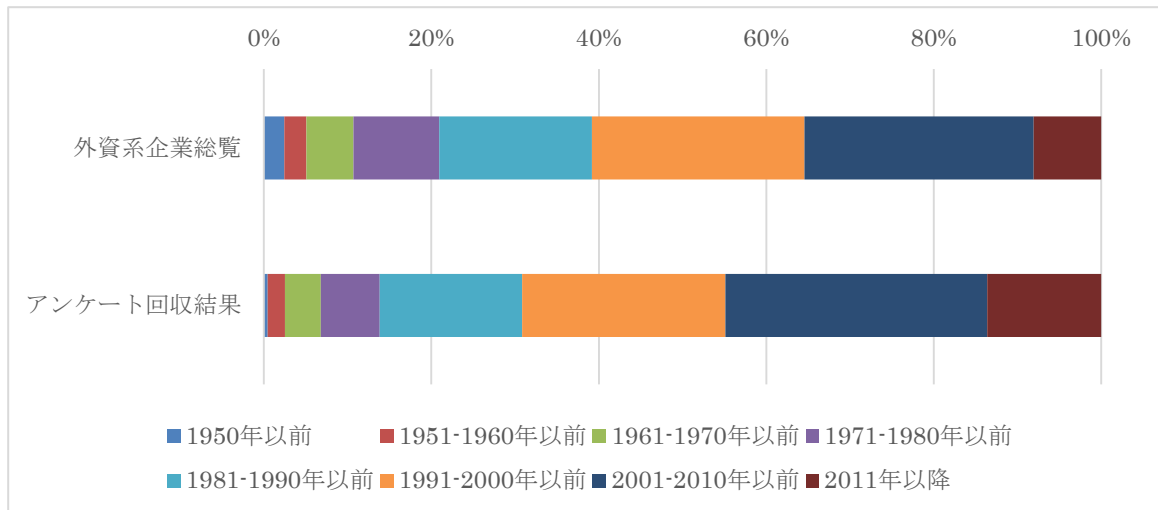


図 26 参入時期の比較

⑤従業員数

従業員別に企業の特徴を示した結果を図 27 に示す。外資系企業総覧に掲載の企業に比べ、本アンケートへの回答企業は比較的従業員数が少ない企業からの回答率が高いことが確認できる。

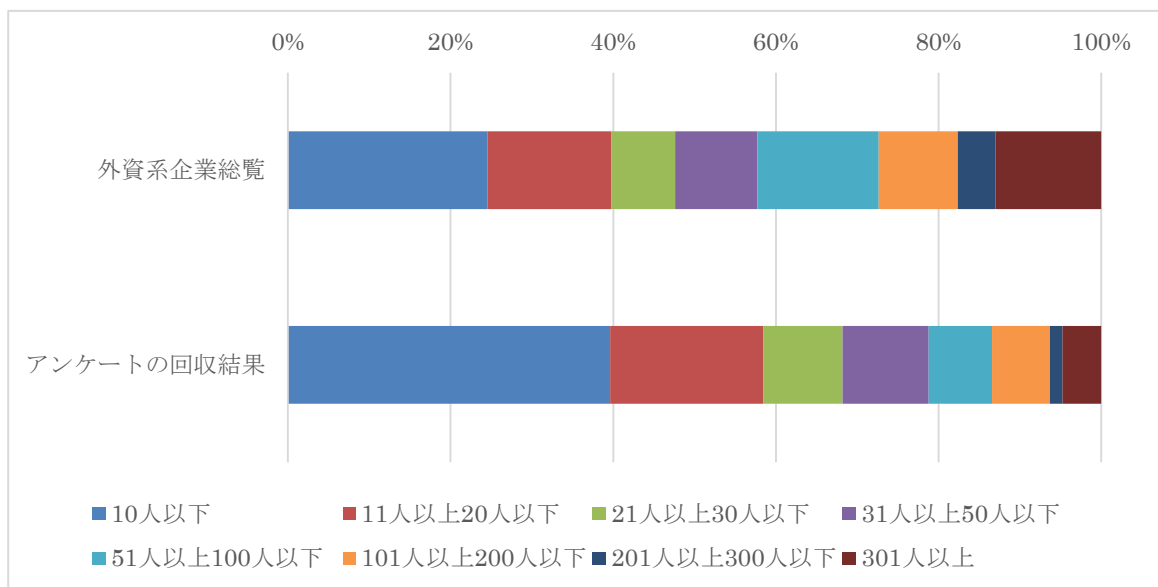
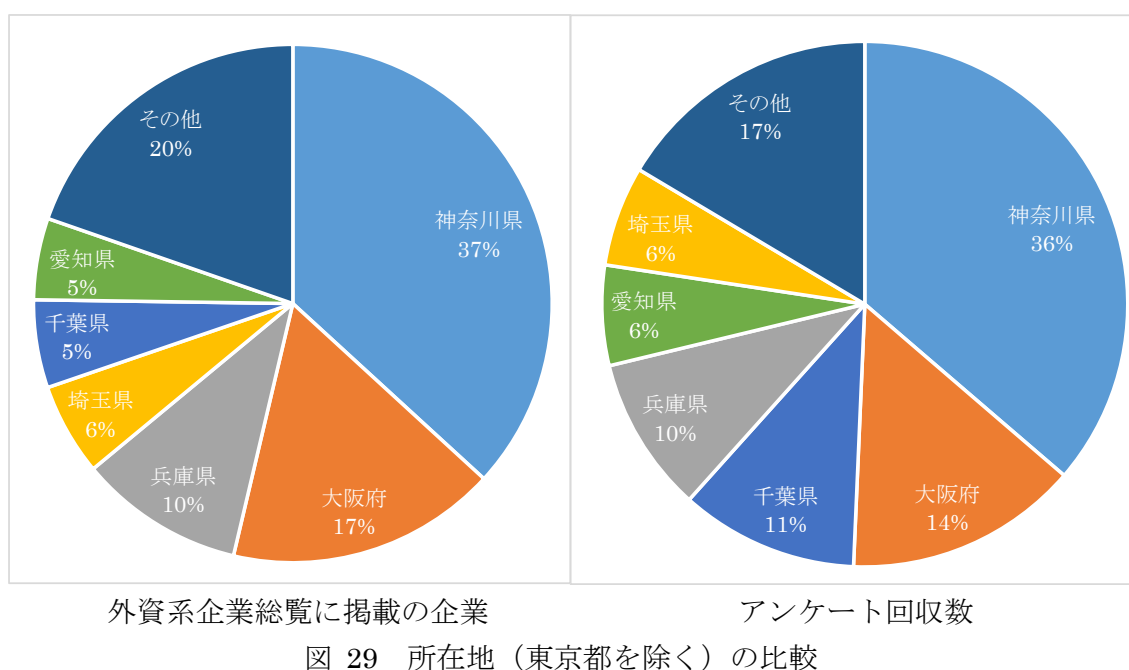
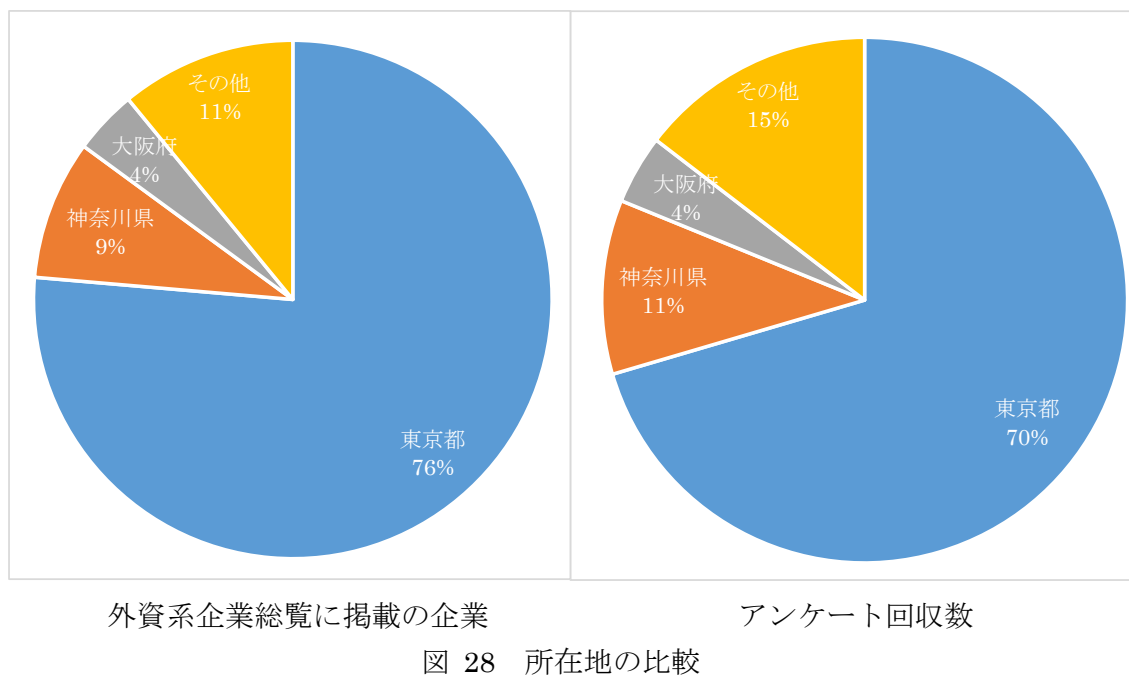


図 27 従業員数の比較

⑥所在地

所在地別に企業数の割合を示した結果を図 28、東京都を除いた結果を図 29 に示す。外資系企業総覧に掲載の企業の割合と、本アンケートへの回答企業の割合とは概ね整合的であることが確認できる。東京都、神奈川県、大阪府までの上位 3 府県は、アンケート回収企業は外資系企業総覧に掲載されていた企業と同様である。4～7 位の都道府県も外資系企業総覧では、兵庫県、埼玉県、千葉県、愛知県の順であり、アンケートの回収企業では、千葉県、兵庫県、愛知県、埼玉県の順と、順位の変動はあるものの同様の都道府県が占めている。



(2) 企業属性間の関係

企業の機能別に属性間の差異の有無を確認する。

企業の機能別に業種の比率を調べたものを図 30 に示す。機能別に業種の構成比率に大きな違いはないことが確認できる。

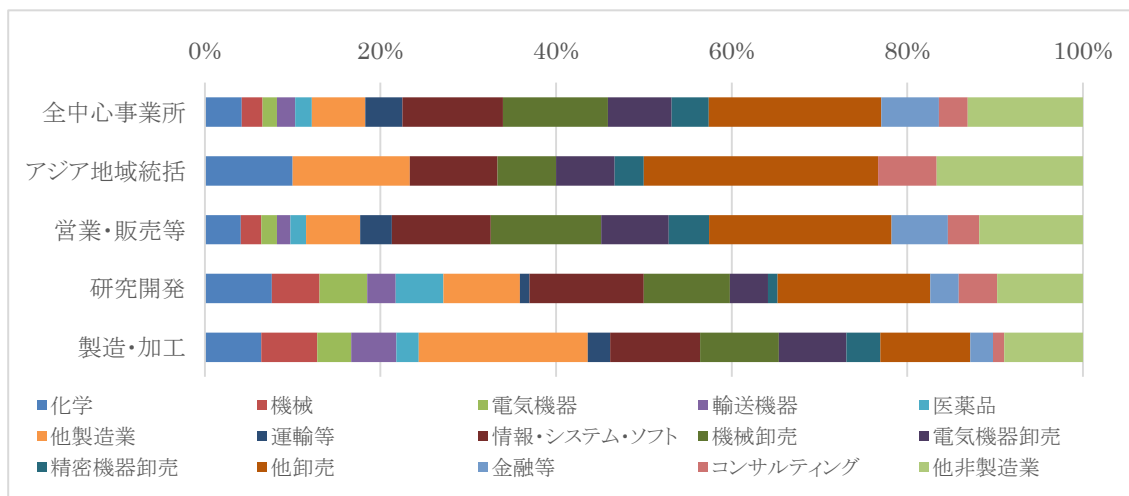


図 30 機能別の業種比率

第4項 企業アンケート調査の結果

(1) 事業所の現状

①所在地

事業所の所在地の分布を図 31 に示す。中心事業所は東京都・神奈川県に集中しており、アンケート回答企業の 85%の中心事業所が東京都・神奈川県に立地している。一方、非中心事業所も東京都・神奈川県が多いものの、非中心事業所に占める割合は 33%となっており、中心事業所の立地がほとんどなかった、三重県・茨城県・栃木県等にも立地している。

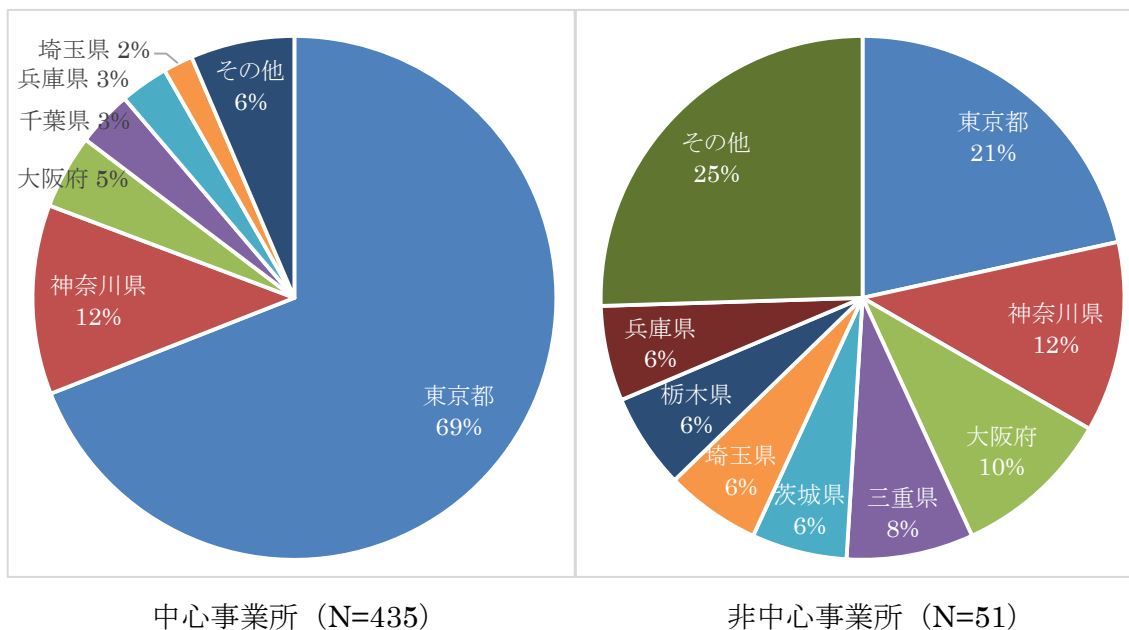


図 31 問 4：各機能を有する事業所が所在する都道府県

②従業員数

事業所の従業員数の分布を図 32、図 33 に示す。中心事業所・非中心事業所の人員はいずれも 10 人以下のものが多く、事業所の従業員数が減るほど該当する企業数も減少している。

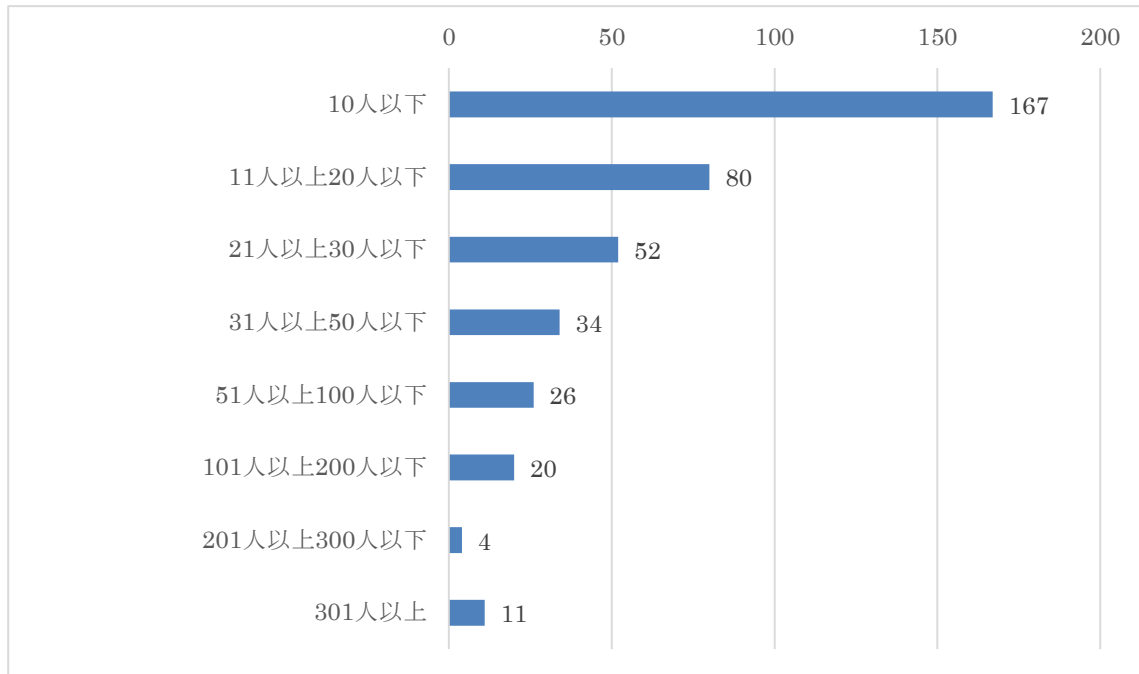


図 32 問 4：各機能を有する事業所の従業員数 【中心事業所】 (N=394)

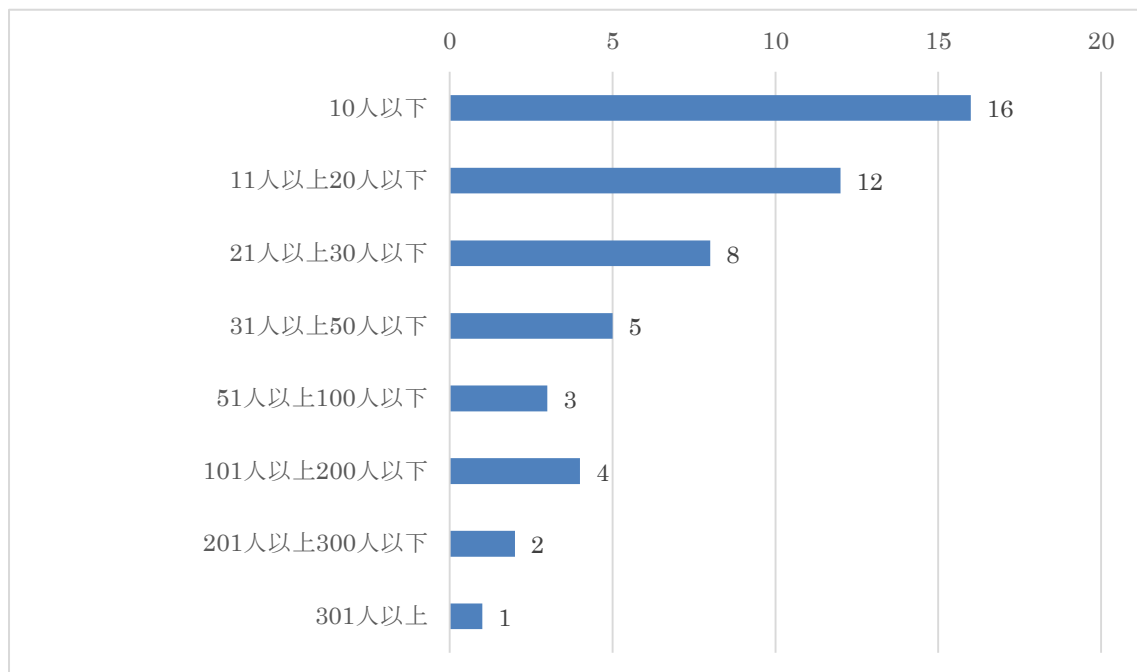


図 33 問 4：各機能を有する事業所の従業員数 非中心事業所】 (N=53)

③参入時期

事業所の参入時期を図 34、図 35 に示す。中心事業所の参入時期は 2001-2010 年が最も多く、次いで 1991-2000 年、1981-1990 年となっている。非中心事業所の参入時期は 2001-2010 年が最も多く、次いで 2011 年以降となっている。

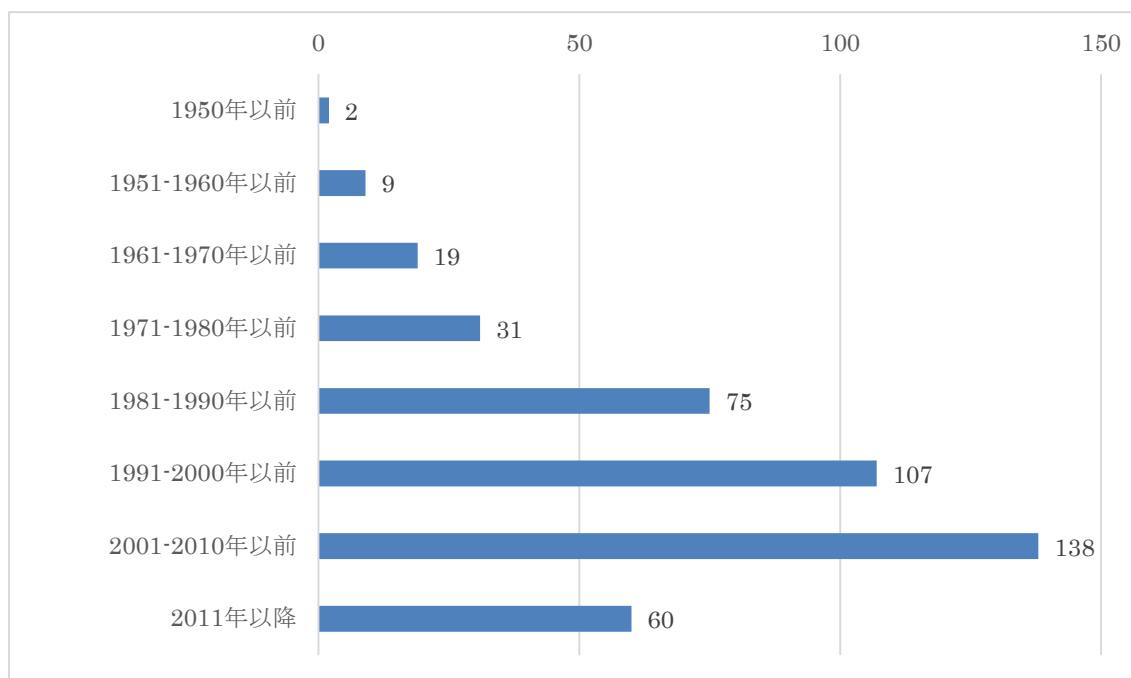


図 34 問 4：各機能を有する事業所の設立（または買収）年
【中心事業所】（N=441）

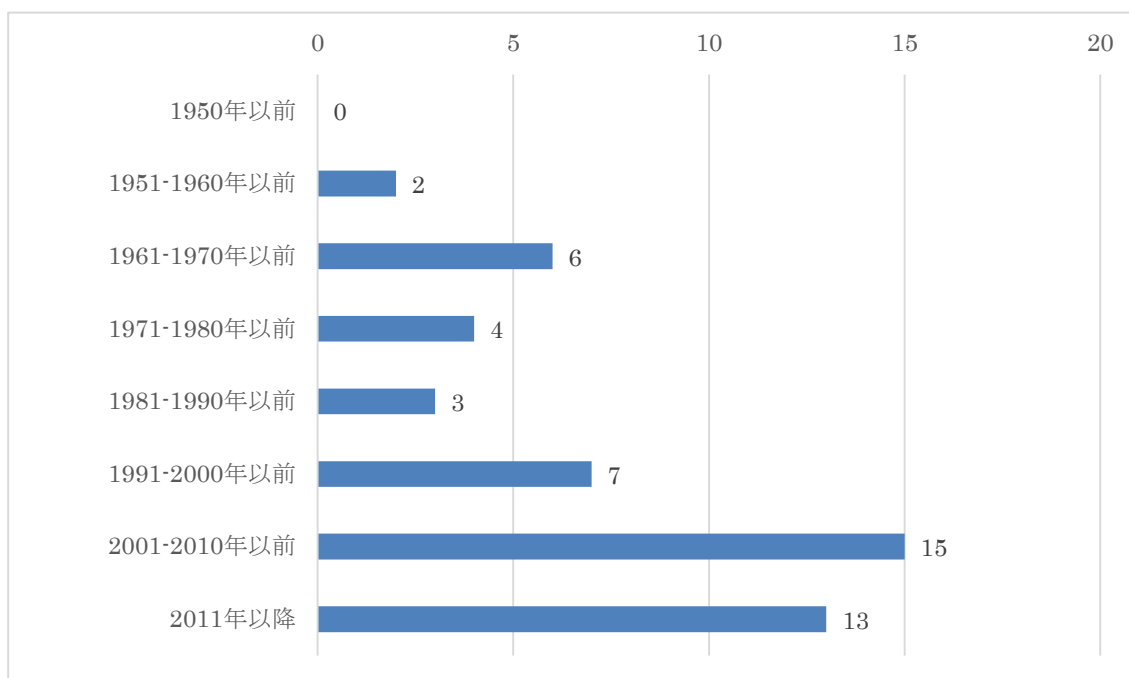


図 35 問 4：各機能を有する事業所の設立（または買収）年
【非中心事業所】（N=50）

④ 中心事業所の機能

中心事業所における 8 機能の有無を図 36 に示す。中心事業所が 8 機能のいずれかの機能を有する企業は約 93%、いずれの機能も有しない（8 機能以外の機能を有する）企業は約 7%であった。

このうち、8 機能のいずれかの機能を有する企業について、各機能の有無を調べた結果を図 37 に示す。最も多い機能が営業・販売・マーケティング機能であり、全体の 94%を占めている。次いで人事・人材育成機能（76%）、金融・財務機能（75%）、経営企画機能（61%）などのバックオフィス機能が続いた。

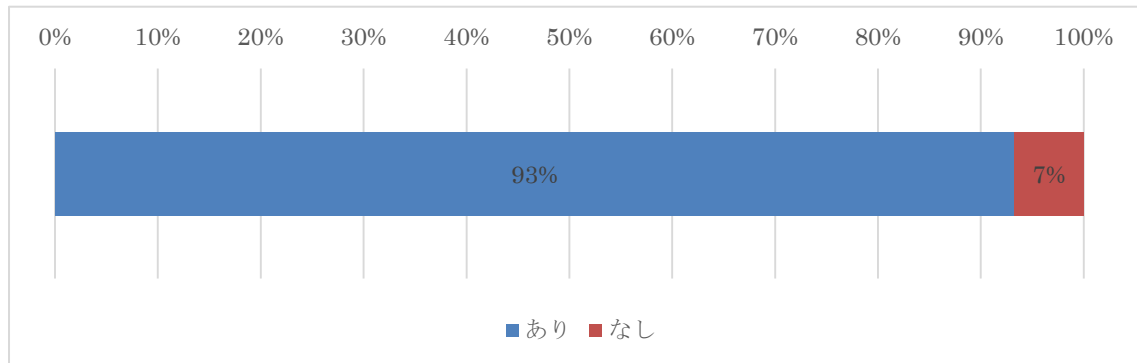


図 36 問 2-1 : 8 機能の有無 【中心事業所】 (N=458)

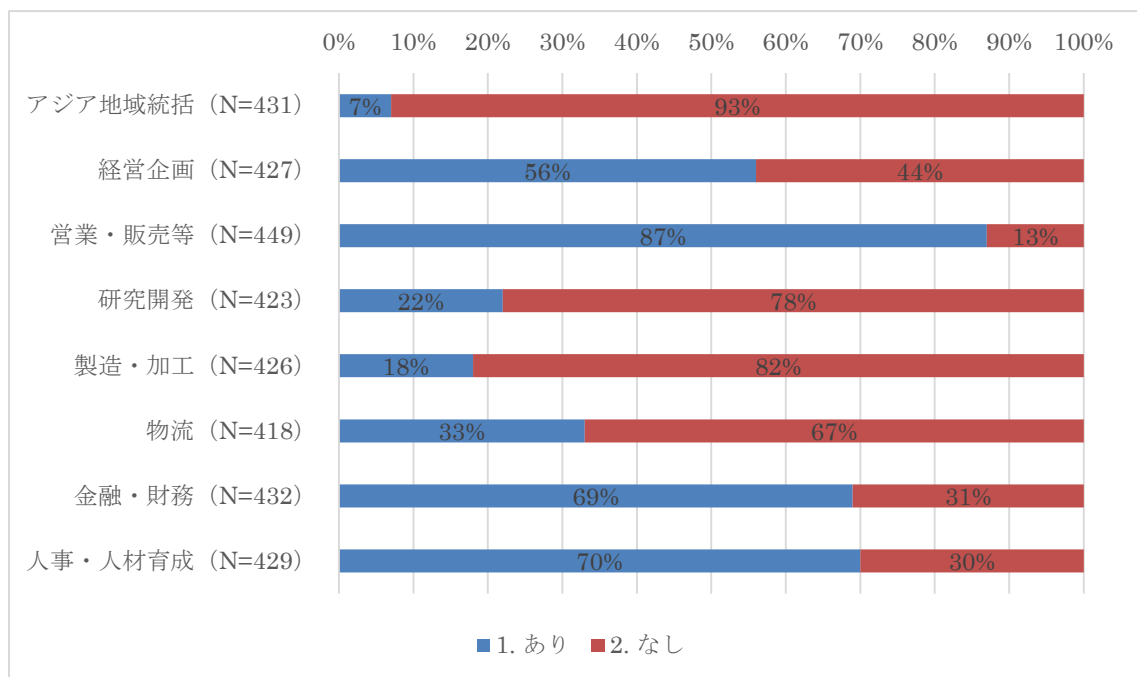


図 37 問 2-1 : 中心事業所の各機能の有無

各機能を有する中心事業所について、機能別の中心事業所が有する事業所数を図 38、平均機能数を図 39 に示す。ほとんどの事業所が複数の機能を併せ持っている。1 機能のみの事業所は、「営業・販売・マーケティング機能」が最も多いが、2 割にも満たない。また、平均機能数でみると、アジア地域統括機能、研究開発機能、製造・加工機能を有する中心事業所は平均 5 機能以上を有している

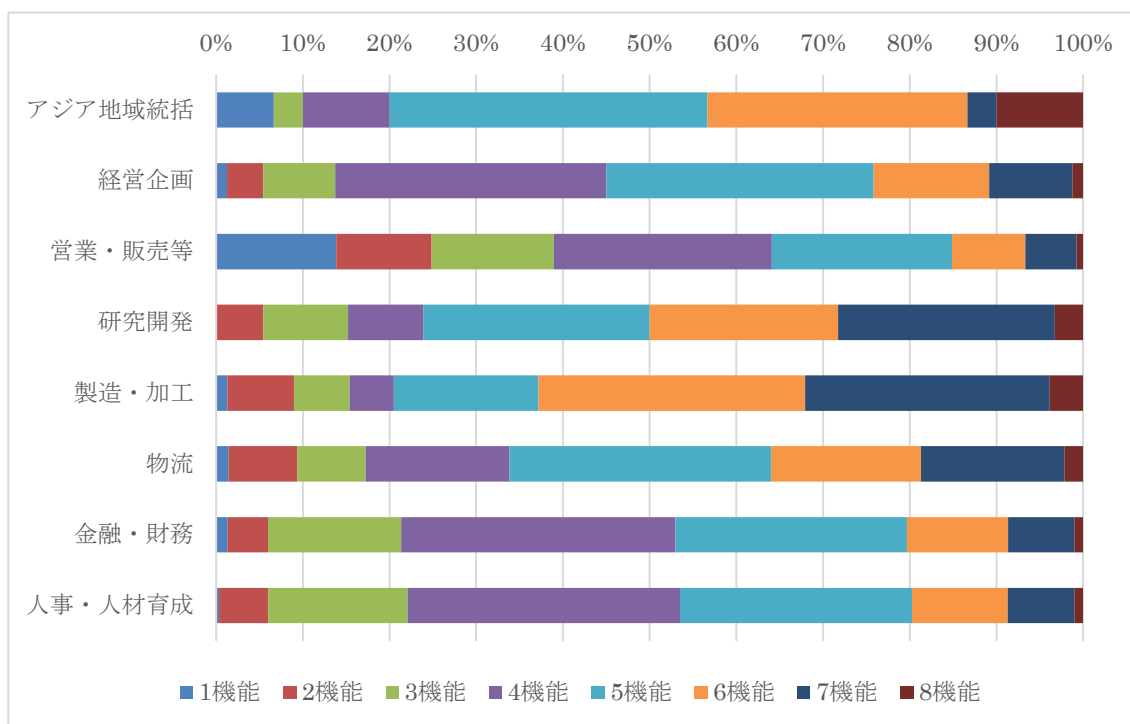


図 38 問 2-1：中心事業所の機能数

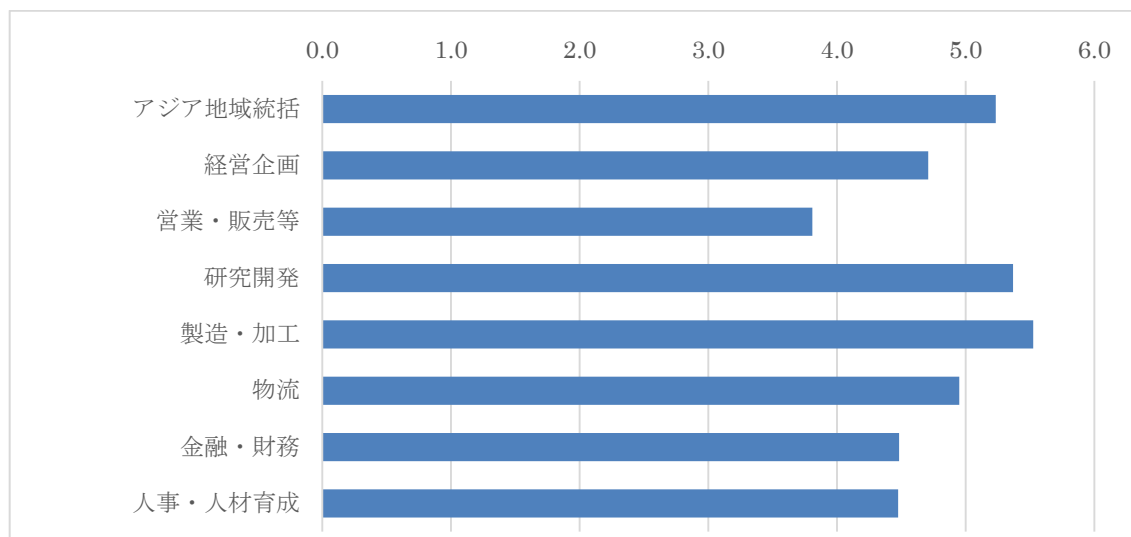


図 39 問 2-1：各機能を有する中心事業所の平均機能数

⑤非中心事業所の機能

非中心事業所における 8 機能の有無を図 40 に示す。非中心事業所がいずれかの機能を有する企業は回答企業の 41%であった。

これら 8 機能のいずれかを有する企業について、その各機能の有無を調べた結果を図 41 に示す。最も多い機能が営業・販売・マーケティング機能であり、回答企業の 72%を占めている。次いで物流機能（41%）、製造・加工機能（27%）、研究開発機能（19%）などの機能が続いた。

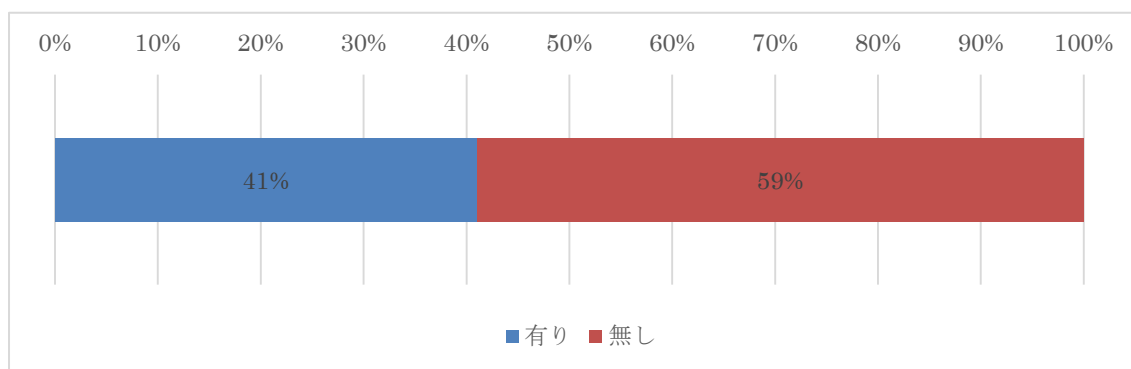


図 40 問 2-1 : 8 機能の有無 【非中心事業所】 (N=361)

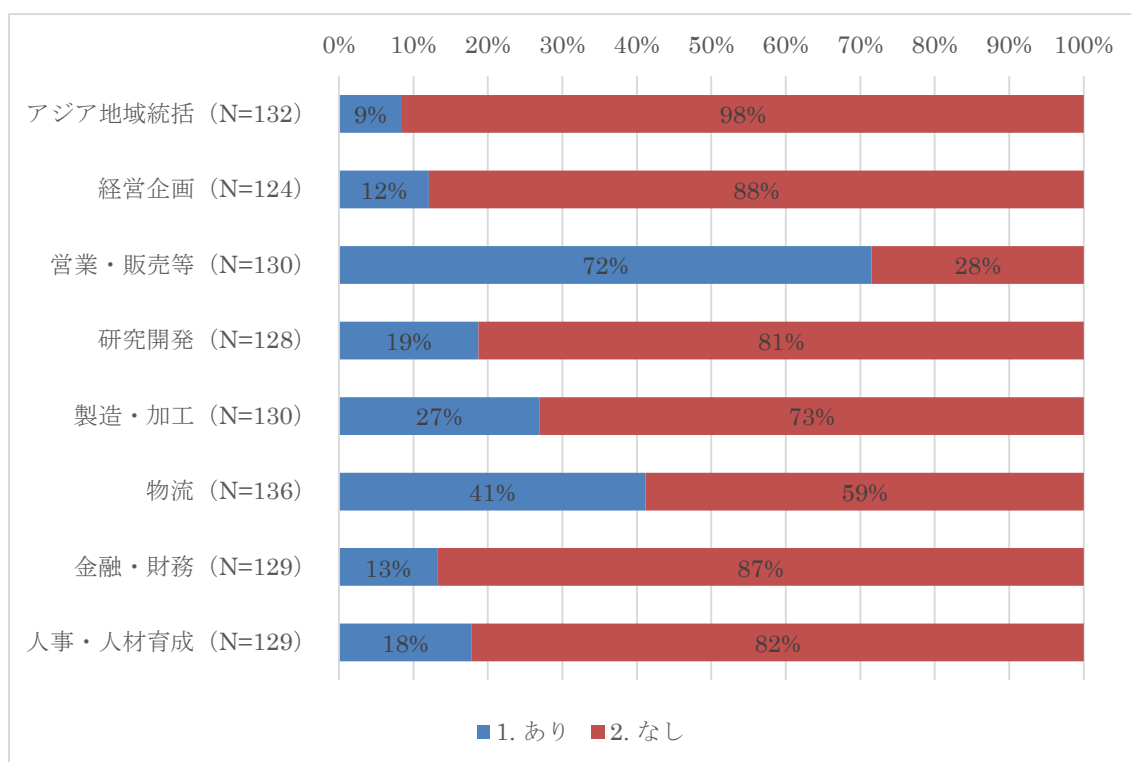


図 41 問 2-2 : 非中心事業所における 8 機能の有無

中心事業所・非中心事業所別に各機能の占める割合を図 42 に示す。営業・販売・マーケティング機能はいずれの事業所において有する割合が最も高いことが確認できる。また、人事・人材育成機能、金融・財務機能、経営企画機能などのバックオフィス機能については中心事業所において有する割合が高く、物流機能、研究開発機能、製造・加工機能については、非中心事業所はいずれの事業所においても有する割合が一定程度確認できる。

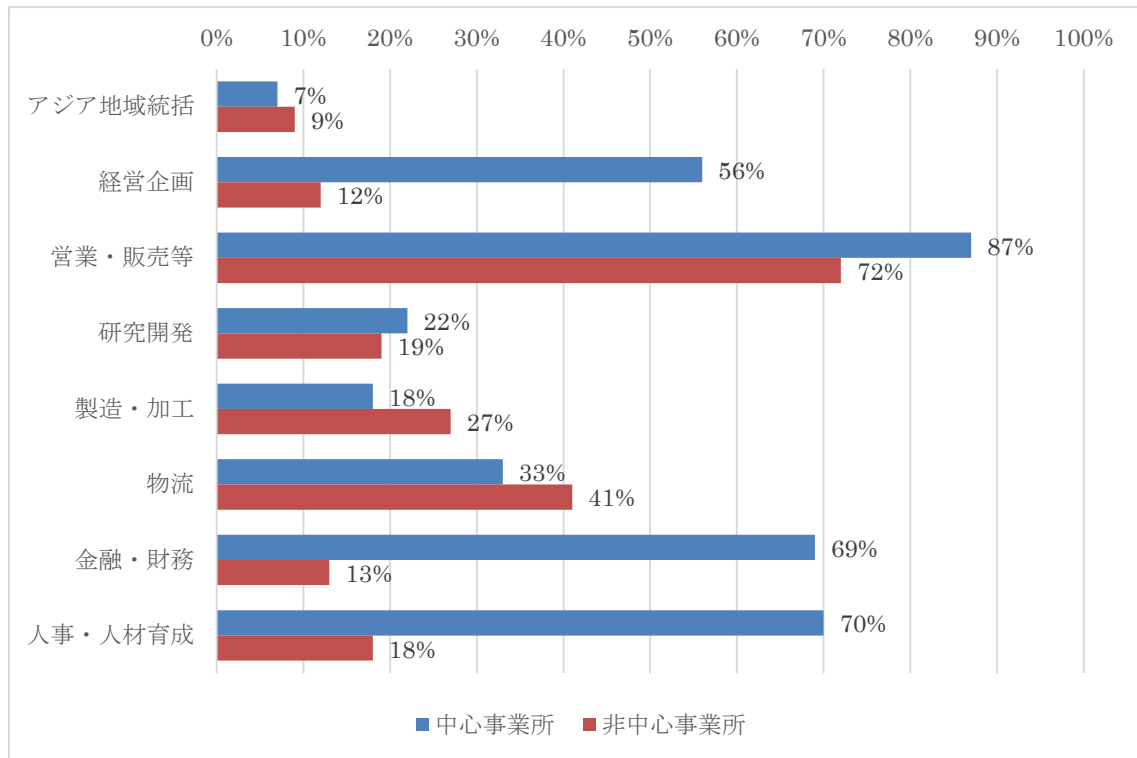


図 42 問 2-1,2-2：中心事業所と非中心事業所の機能比率の比較

⑥アジア地域統括機能

アジア地域統括機能を有する事業所について、その統括地域を図 43 に、統括している機能を図 44 に示す。統括地域は多い順に中国、韓国、シンガポール、台湾、香港となっている。その他東南アジア諸国や一部オセアニアの国を統括する企業もあった。統括している機能は営業・販売・マーケティング機能が最も多く、次いで経営企画機能となっている。

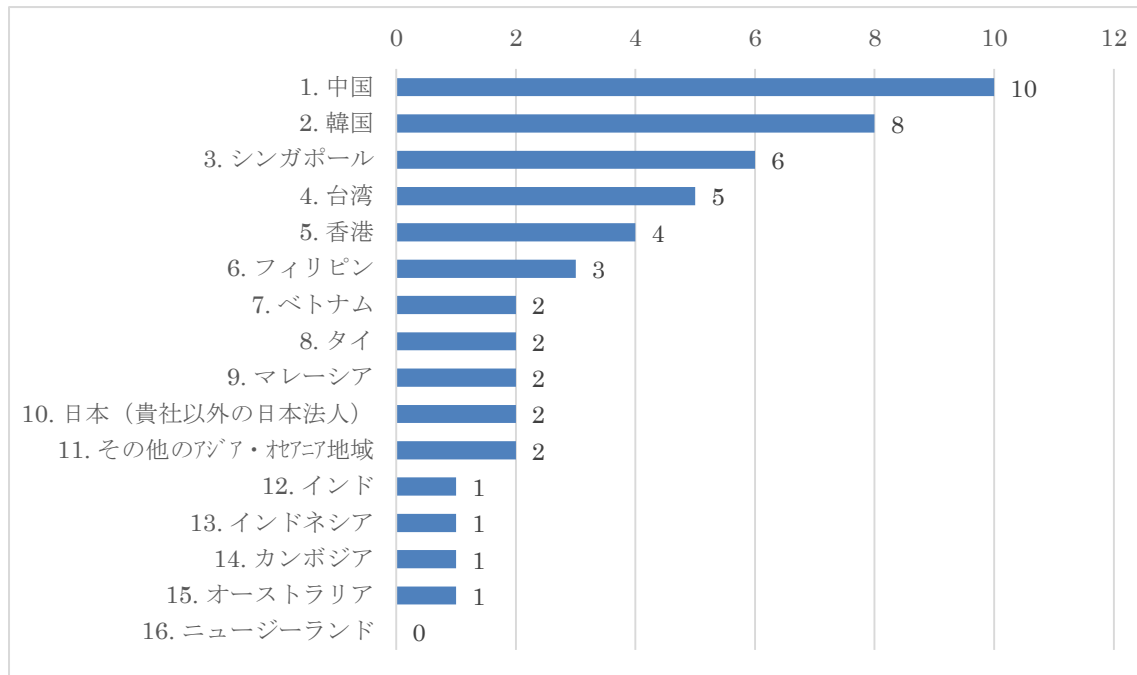


図 43 問 3-1：アジア地域統括機能の統括地域（N=23）

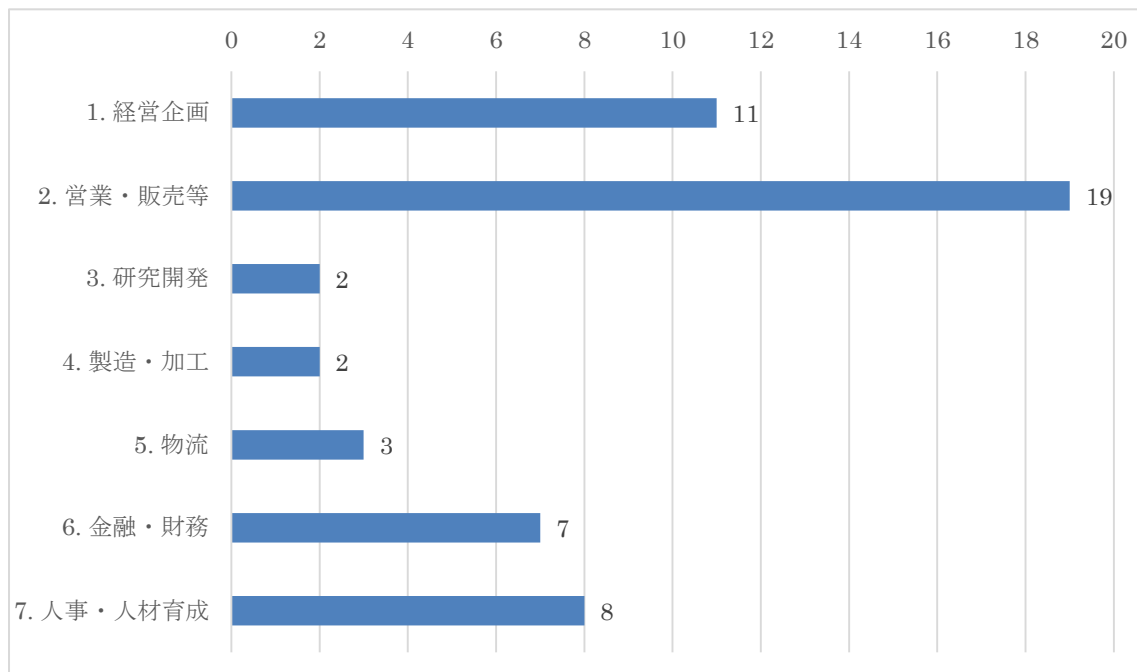


図 44 問 3-2：アジア地域統括部門が現地で統括している機能（複数回答, N=23）

（２）航空利用の実態

①業務目的国外訪問

業務目的での国外訪問人数を図 45、図 46 に示す。中心事業所の大半が 1 人以上 10 人以下となっている。一方、非中心事業所は半数程度の事業所において 0 人となっており、国外訪問がない事業所も多いとわかる。

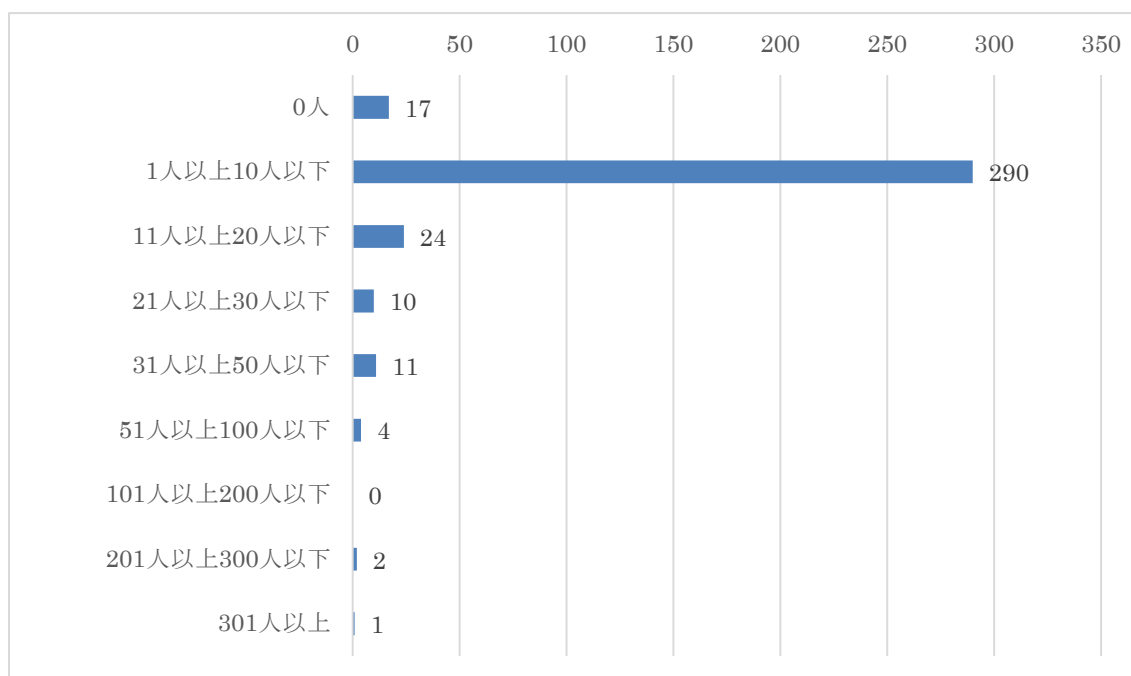


図 45 問 5：業務目的での国外訪問人数 【中心事業所】（N=359）

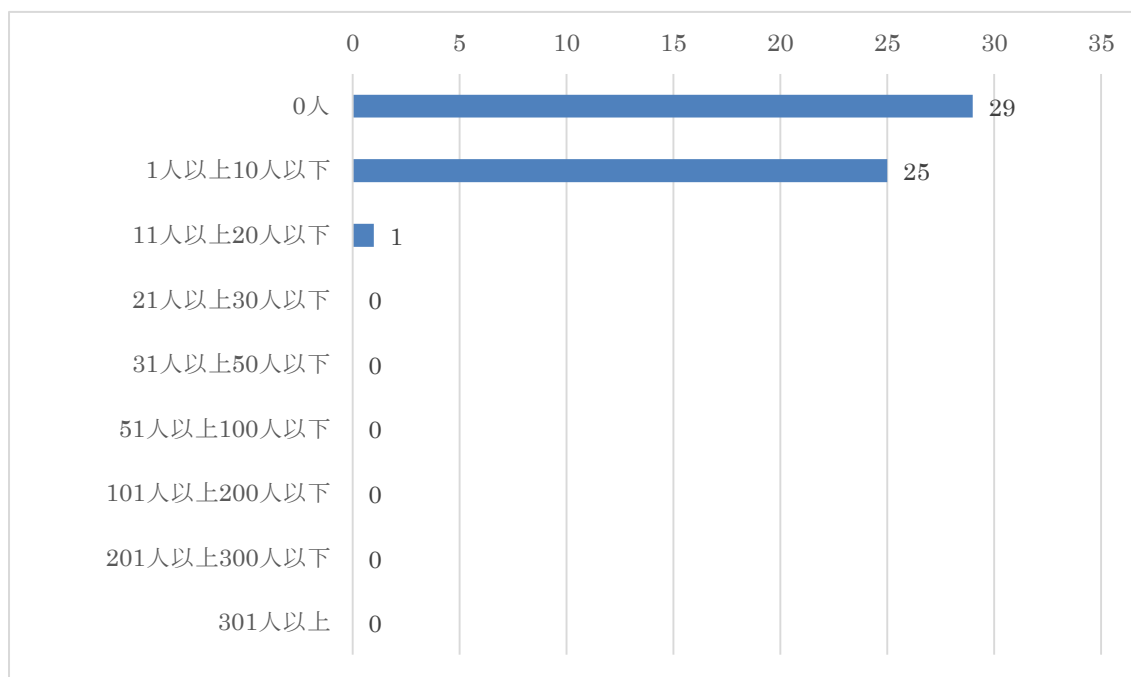


図 46 問 5：業務目的での国外訪問人数 【非中心事業所】（N=29）

業務目的での国外訪問頻度を図 47、図 48 に示す。中心事業所の大半が 1 人以上 10 人以下となっている。3 ヶ月に 1 往復が最も多く、次いで年に 1 往復となっている。非中心事業所の場合、年に 1 往復未満が最も多く、往復頻度が上がるごとに、該当企業数は減少している。

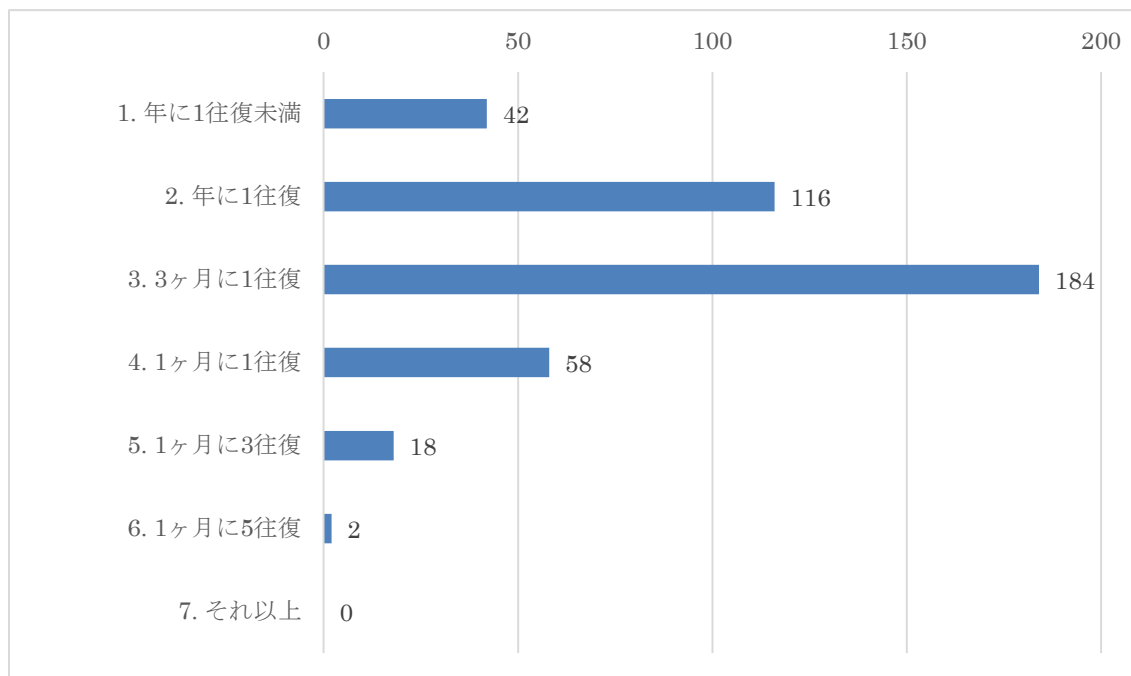


図 47 問 5：業務目的での国外訪問頻度 【中心事業所】 (N=426)

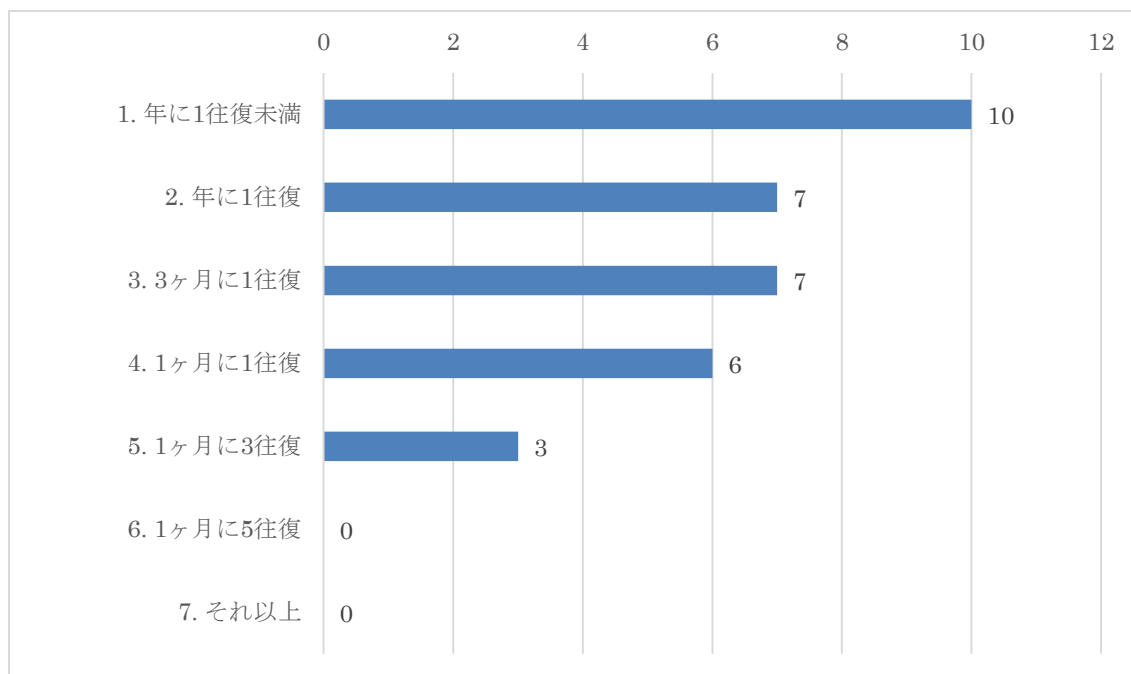


図 48 問 5：業務目的での国外訪問頻度 【非中心事業所】 (N=33)

業務目的での国外訪問のべ人数を図 49 に示す。これは国外訪問人数に国外訪問頻度をかけることで求めた。中心事業所では 1 人以上 10 人以下が最も多くなっている。次いで 31 人以上 50 人以下となっている。

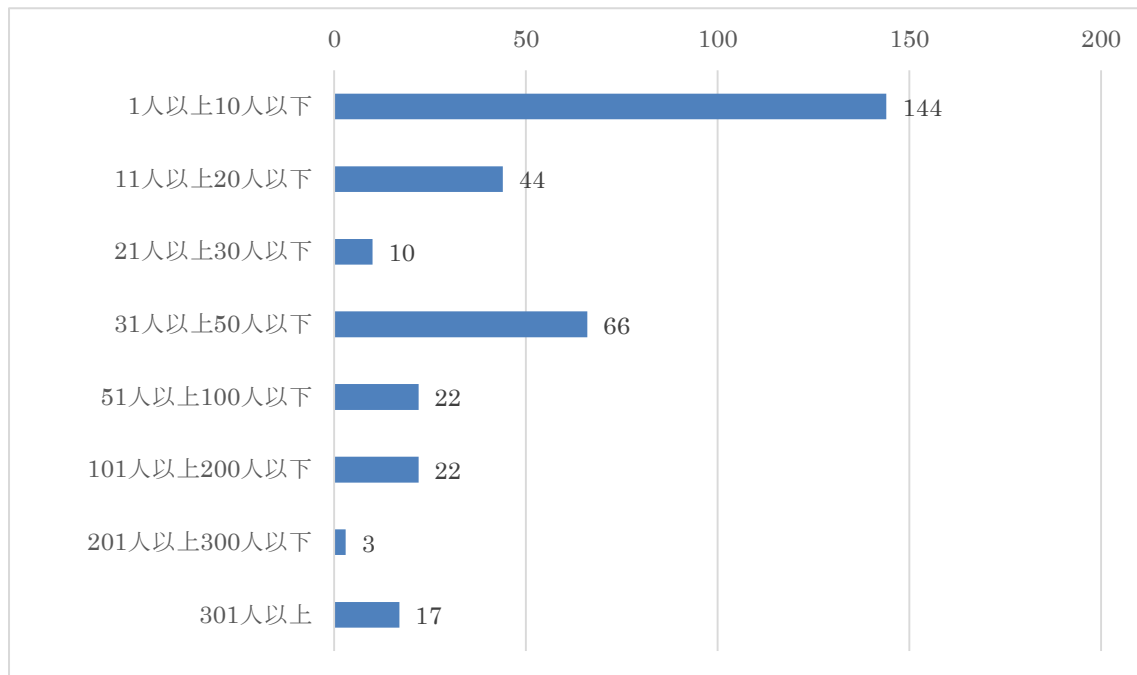


図 49 問 5：業務目的での国外訪問人数(のべ人数) 【中心事業所】

②オンライン会議

業務目的でのオンライン会議頻度を図 50 に示す。オンライン会議頻度は 1 ヶ月に 1 回が最も多く、次いで 1 ヶ月に 3 回、1 ヶ月に 5 回となっている。

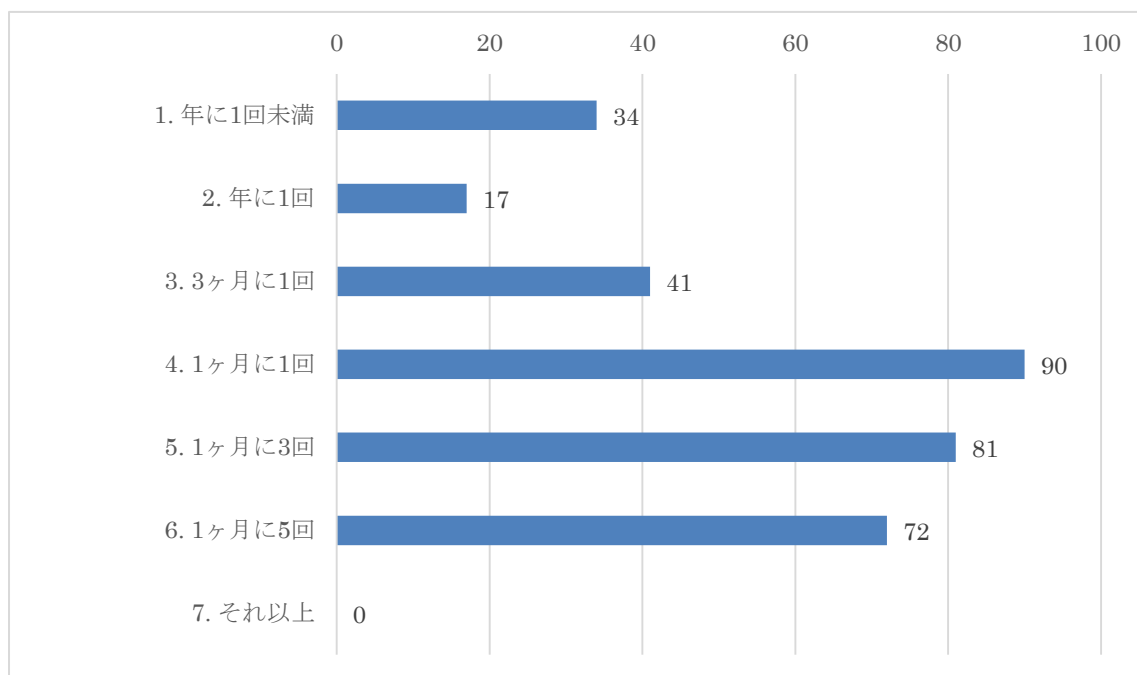


図 50 問 5：業務目的での国外とのオンライン会議頻度 【中心事業所】 (N=418)

国外訪問頻度別にオンライン会議頻度を調べたものを図 51 に示す。これより、国外訪問頻度が高くなるほど、オンライン会議頻度が高くなるという関係があることが確認できる。

国外渡航者に占める割合が最も高い職階の割合を図 52 に示す。国外渡航者に占める割合が最も高い職階は役員やそれに準ずるクラス、次いで部長やそれに準ずるクラスとなっており、職階が高い者ほど渡航頻度が高いことがわかる。

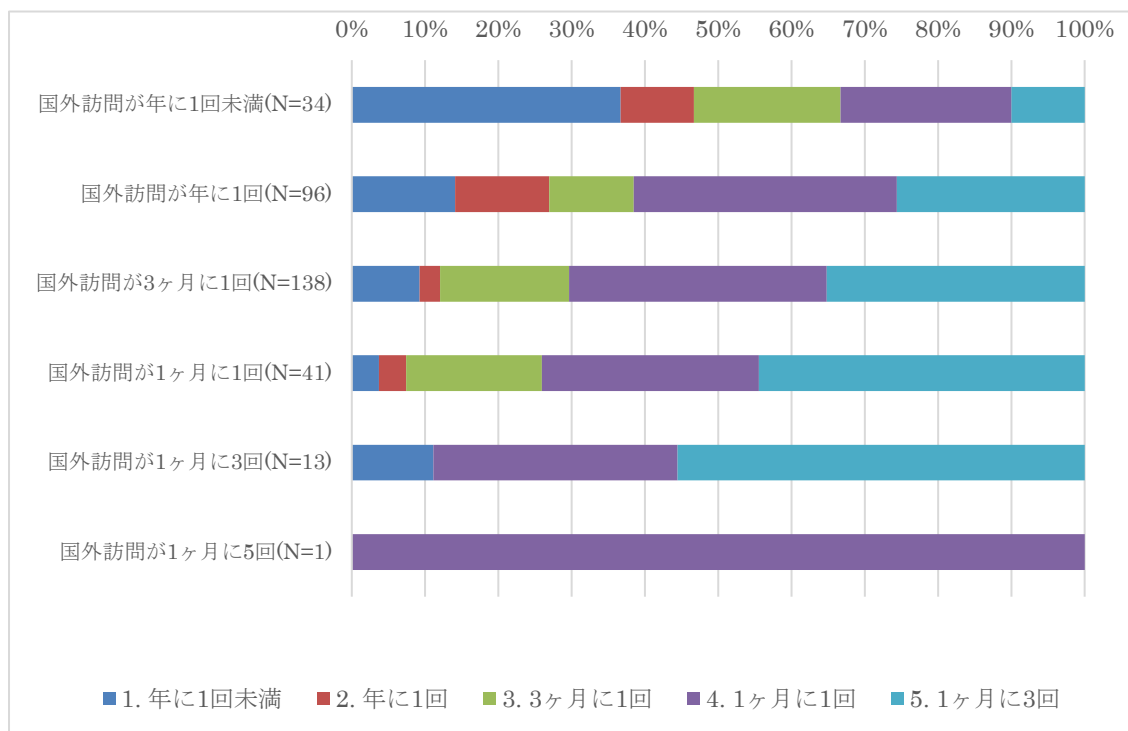


図 51 問 5：国外訪問頻度別、オンライン会議の実施頻度

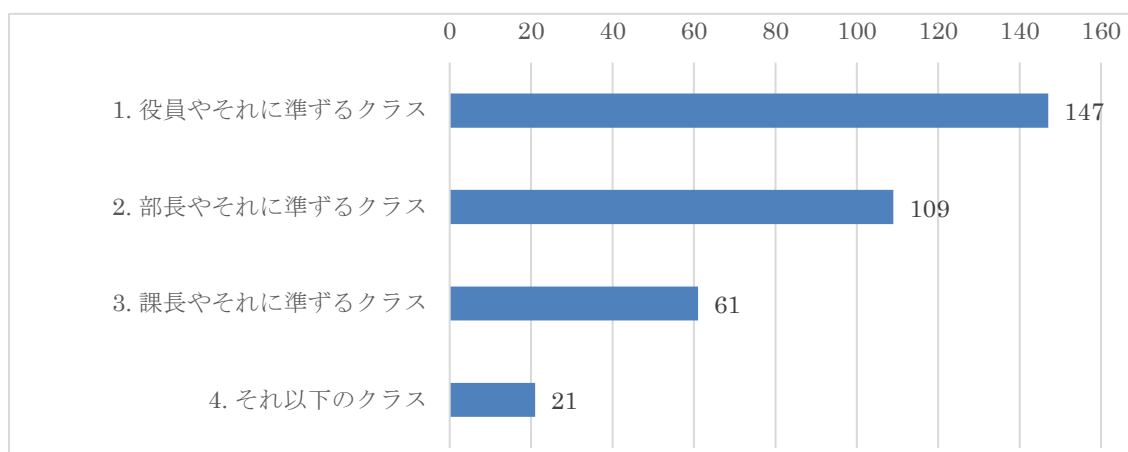


図 52 問 5：業務目的での国外への渡航者に占める割合が最も高い職階
【中心事業所】(N=338)

③主に訪問する国・地域

主に訪問する国・地域を図 53 に示す。中国がもっと多く、次いでアメリカとなっている。それら 2 カ国の半分程度となるが、次いでシンガポール・韓国・ドイツとなっている。

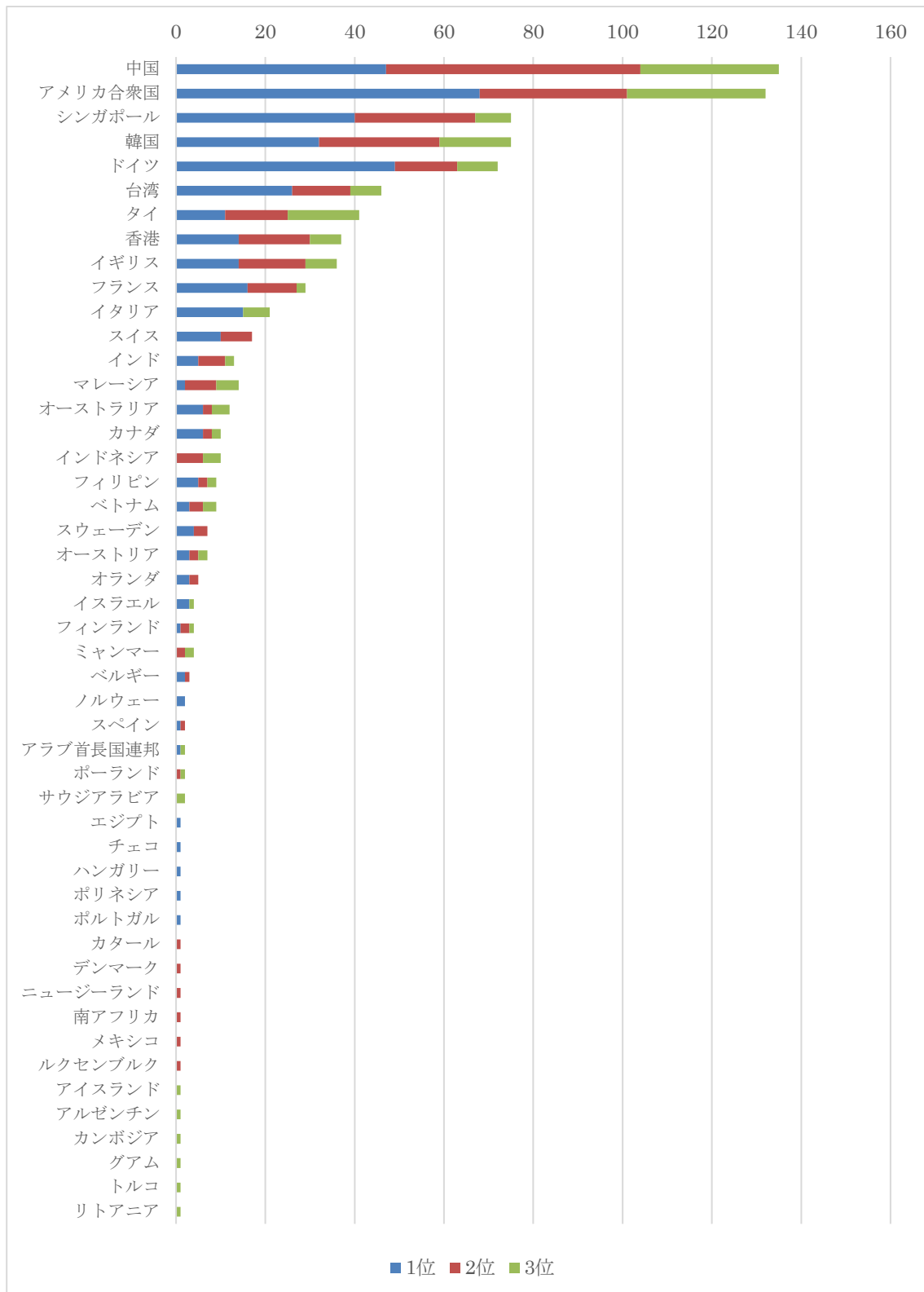


図 53 問 6 : 訪問することの多い国・地域上位 3 つ 【中心事業所】 (N=401)

(3) 立地選択要因

①立地選択における重視項目

中心事業所の立地選択において重視された項目を図 54 に示す。選択肢 1,2 を重視した・どちらかといえば重視したと回答する企業が多く、次いで 4.国際アクセス性となっている。

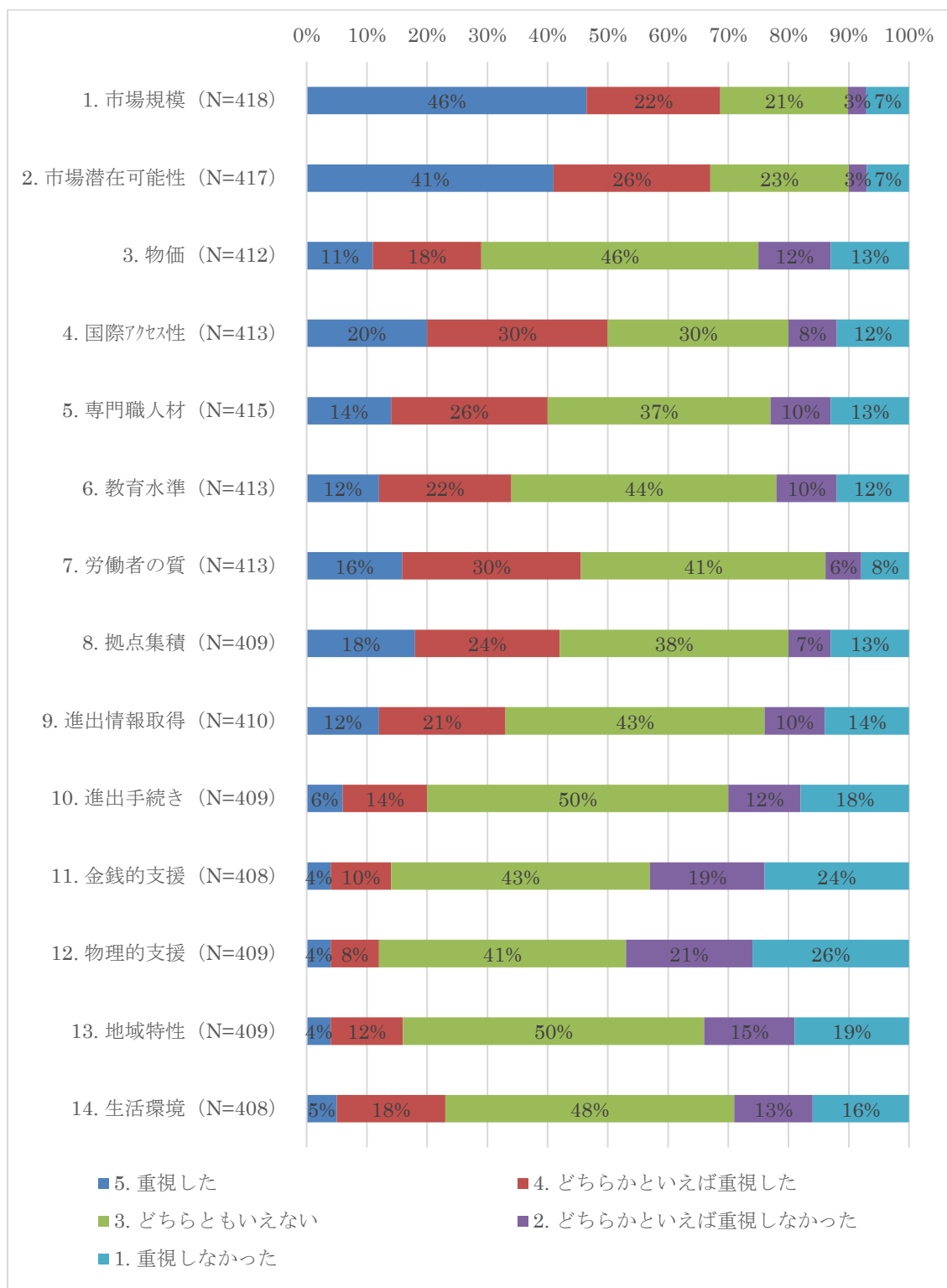


図 54 問 10：立地選択における重視項目【中心事業所】

②アジア地域統括機能

アジア地域統括機能を、他国ではなく日本に設置した理由を図 55 に示す。最も多い理由が 1.市場規模の大きさとなっている。次いで、市場拡大の潜在性となっている。

アジア地域統括機能を日本に設置する際に、日本以外に比較検討した国・地域を図 56 に示す。香港が最も多く、次いで上海となっている。アジア地域統括拠点が多く立地するシンガポールと比較した上で日本への立地を決めた企業は、今回のアンケート回答企業にはなかった。

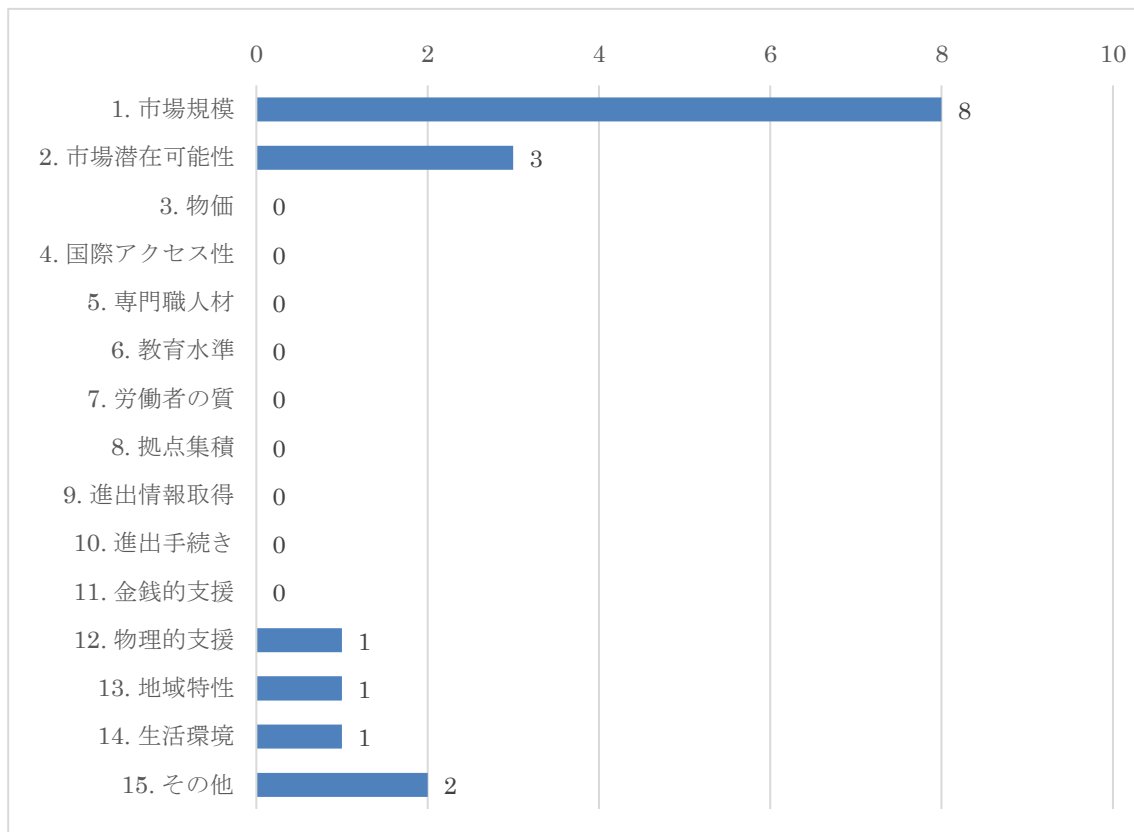


図 55 問 10-1 : アジア地域統括機能を、他国ではなく日本に設置した理由 (N=16)

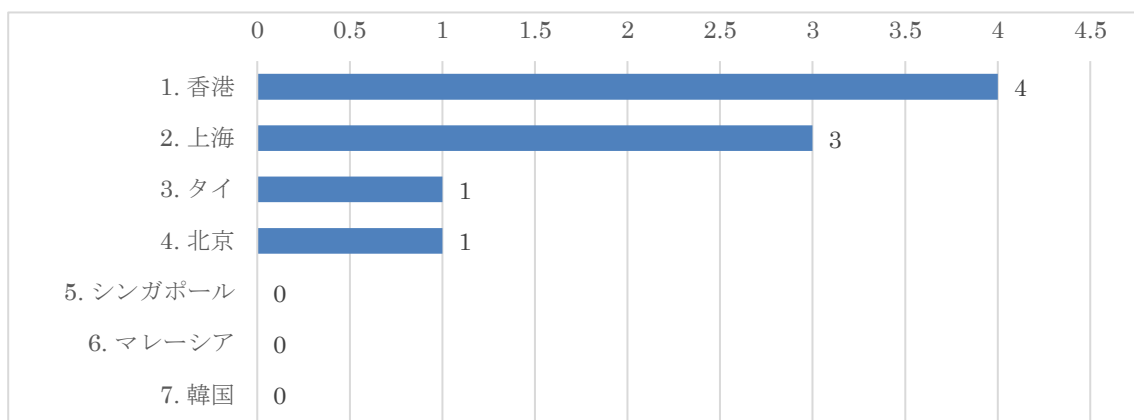


図 56 問 10-2 : アジア地域統括機能を日本に設置する際に
日本以外に比較検討した国・地域 (複数回答、N=10)

③国際アクセス性に関する重視項目

企業の立地選択において、国際アクセス性の各項目について、重視された項目を図 57 に示す。重視順 1 位から 5 位までの総数で最も多いのが「1.国際線路線数の多さ」であり、次いで「2.便数の多さ」「3.ダイヤ利便性の高さ」「9.都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」「5.利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」となっている。また、重視順 1 位についてみると、最も多いのが他を大きく引き離し「1.国際線路線数の多さ」で総数と同じであるが、次に「9.都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」となり、「2.便数の多さ」「3.ダイヤ利便性の高さ」が続いている。

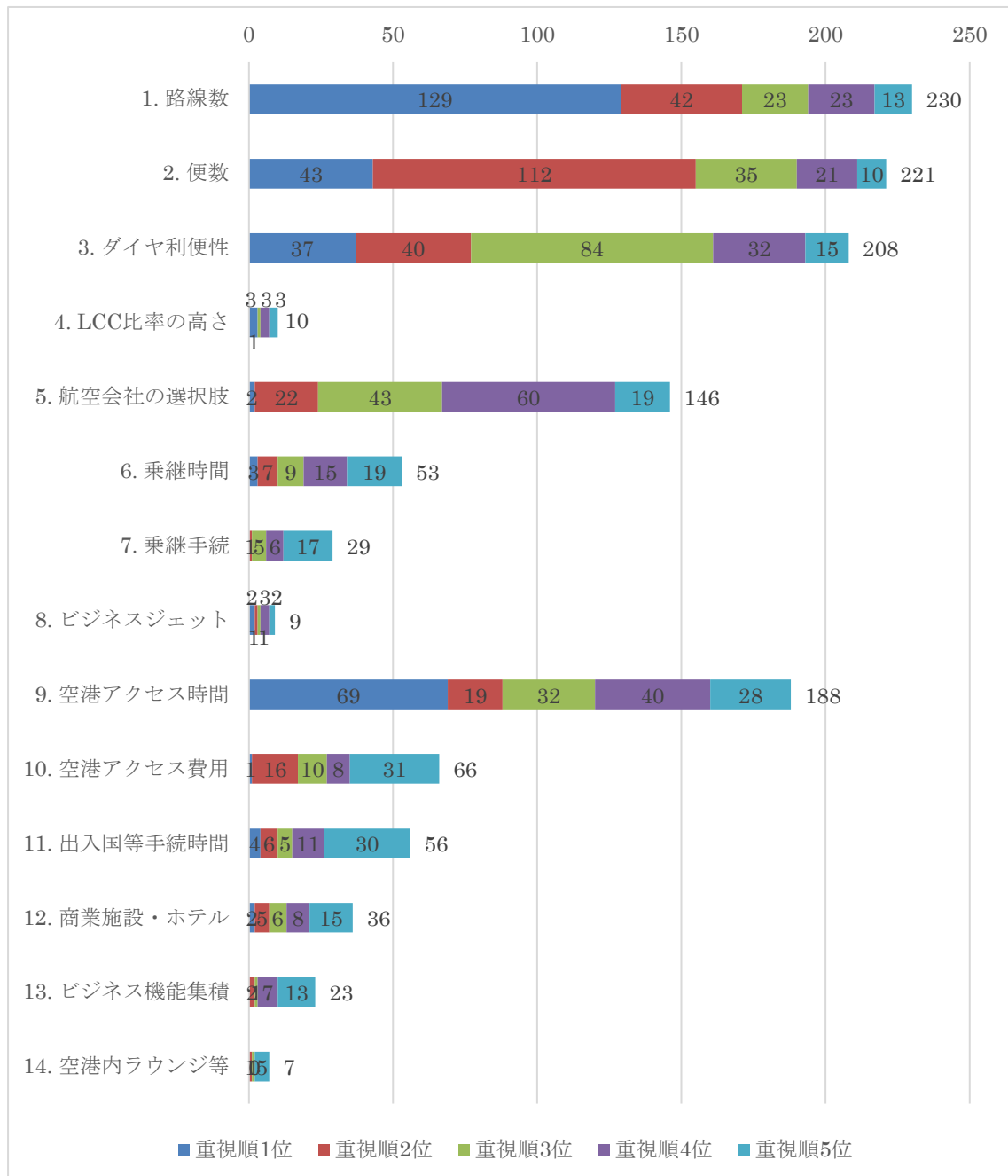


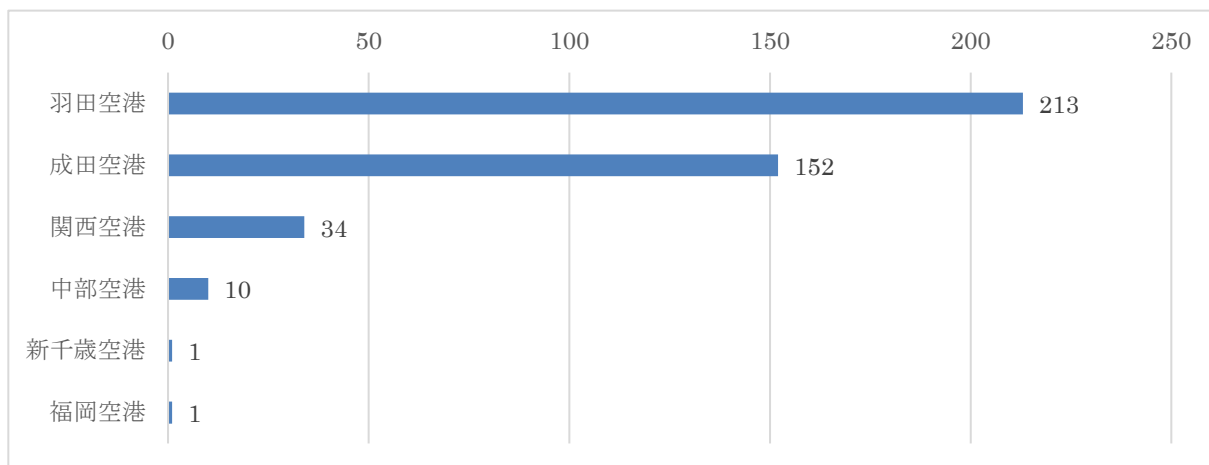
図 57 問 11：立地選択における国際航空ネットワークや空港施設に関する重視項目【中心事業所】（N=290）

(4) 利用空港及び満足度

①利用空港

アンケート回答企業が主に利用する出国空港を図 58 に示す。アンケート回答企業の85%以上が東京都・神奈川県であることから明らかな通り、羽田空港が最も多く、次いで成田空港となっている。

アンケート回答企業が主に利用する乗継空港を図 59 に示す。最も多いのが成田空港であり、国内線から国際線への乗継となっている。次いでフランクフルト空港、羽田空港、シャルル・ド・ゴール空港、香港国際空港が続いている。



注) 羽田および成田と回答した場合、それぞれにて 0.5 ずつカウント

図 58 問 12：役員・従業員が業務目的で国外を訪問する際に利用する主な出国空港【中心事業所】(N=411)

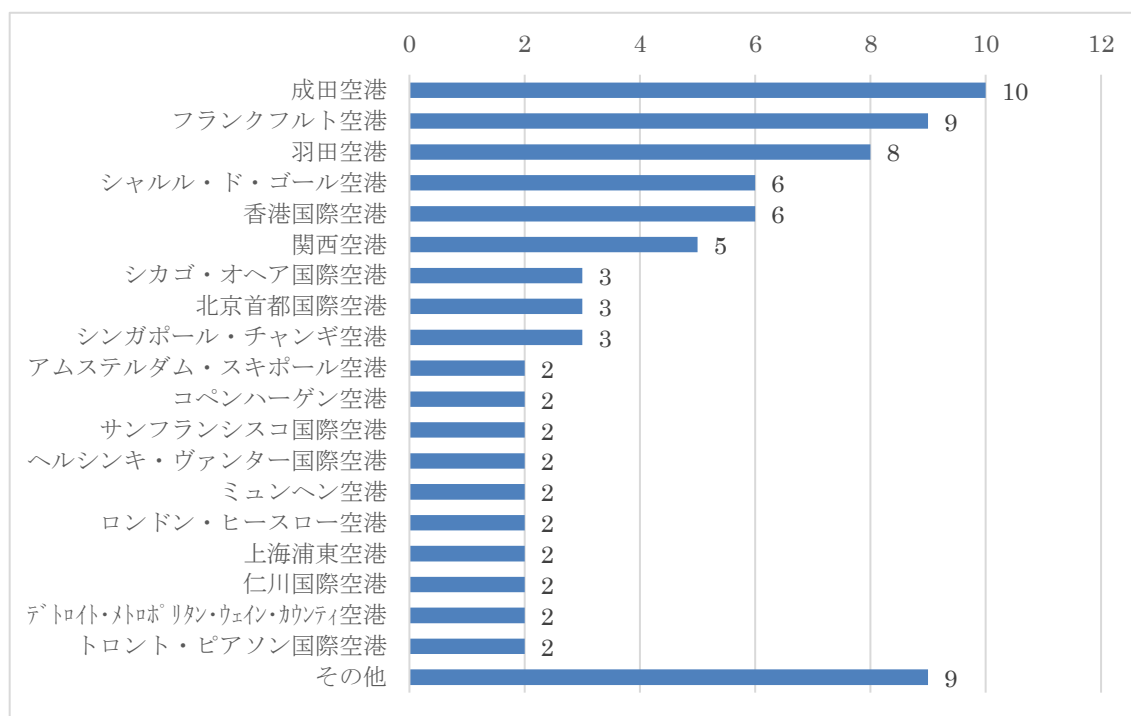


図 59 問 12：よく利用する国内外の乗継空港【中心事業所】(N=82)

ビジネス拠点の立地場所と利用する空港ならびに、訪問地との関係を分析する。アンケートにて把握できた主要な所在地における利用空港を図 60 に示す。東京都、神奈川県においては、羽田空港の利用が多くなっている。

そこで、訪問数が上位の訪問国・地域別に出国空港を分析したものを図 61 に示す。

これより、シンガポール、韓国、イギリス、香港路線で特に羽田空港の利用率が高いことがわかる。

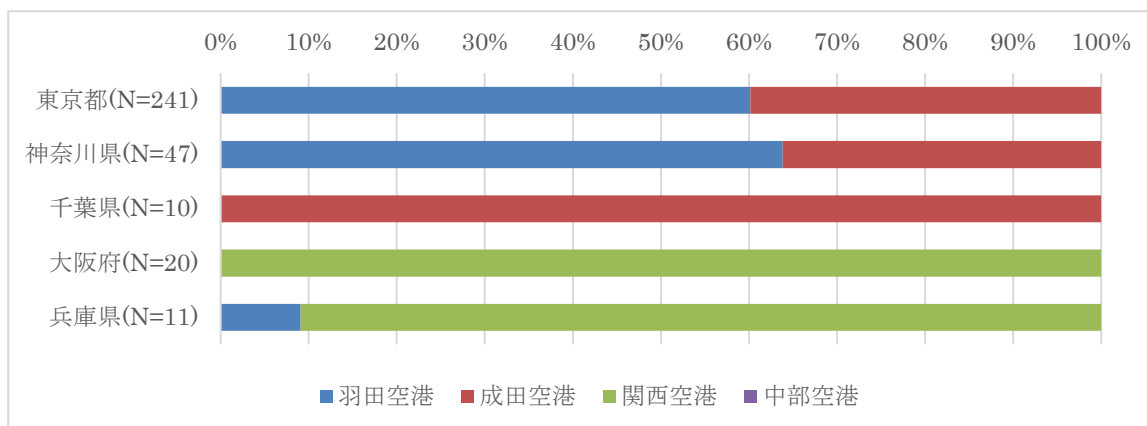


図 60 主要な所在地別の出国空港

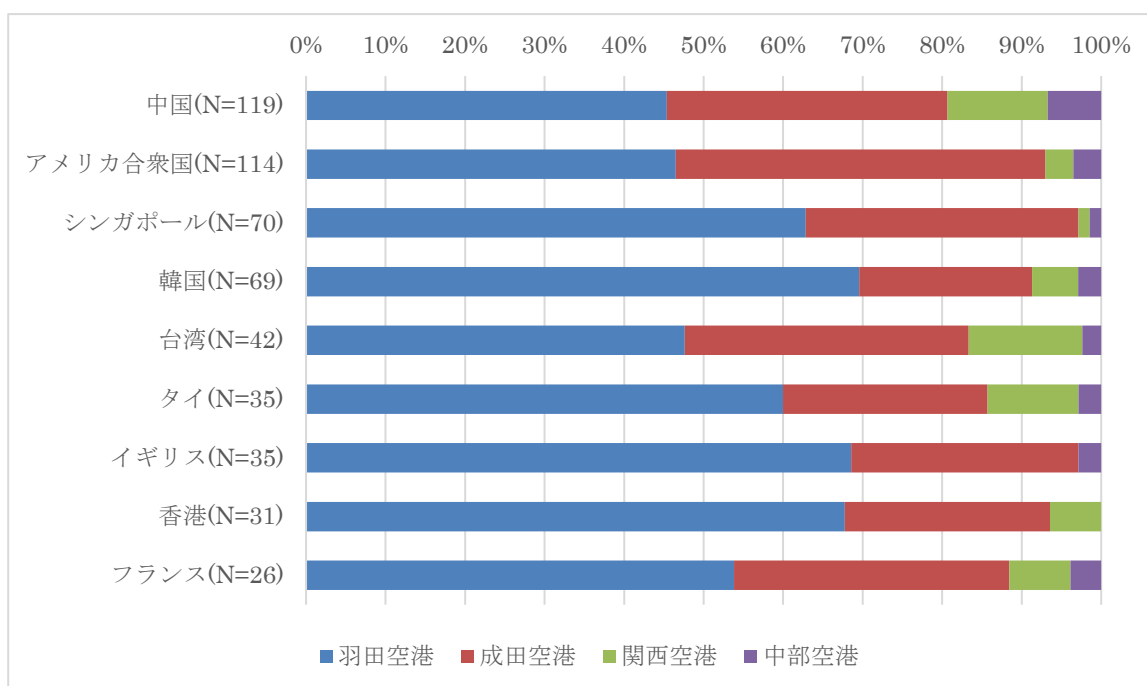


図 61 主要な訪問国・地域別の出国空港

②満足度

国際航空ネットワークを構成する各要素に関する企業の出国空港に関する満足度の認識を図 62 に示す。「5.充実している」または「4.どちらかといえば充実している」と回答した企業の割合を比較すると、「1.国際路線数の多さ」、「2.便数の多さ」、「3.ダイヤ利便性」の順に割合が高くなっている。

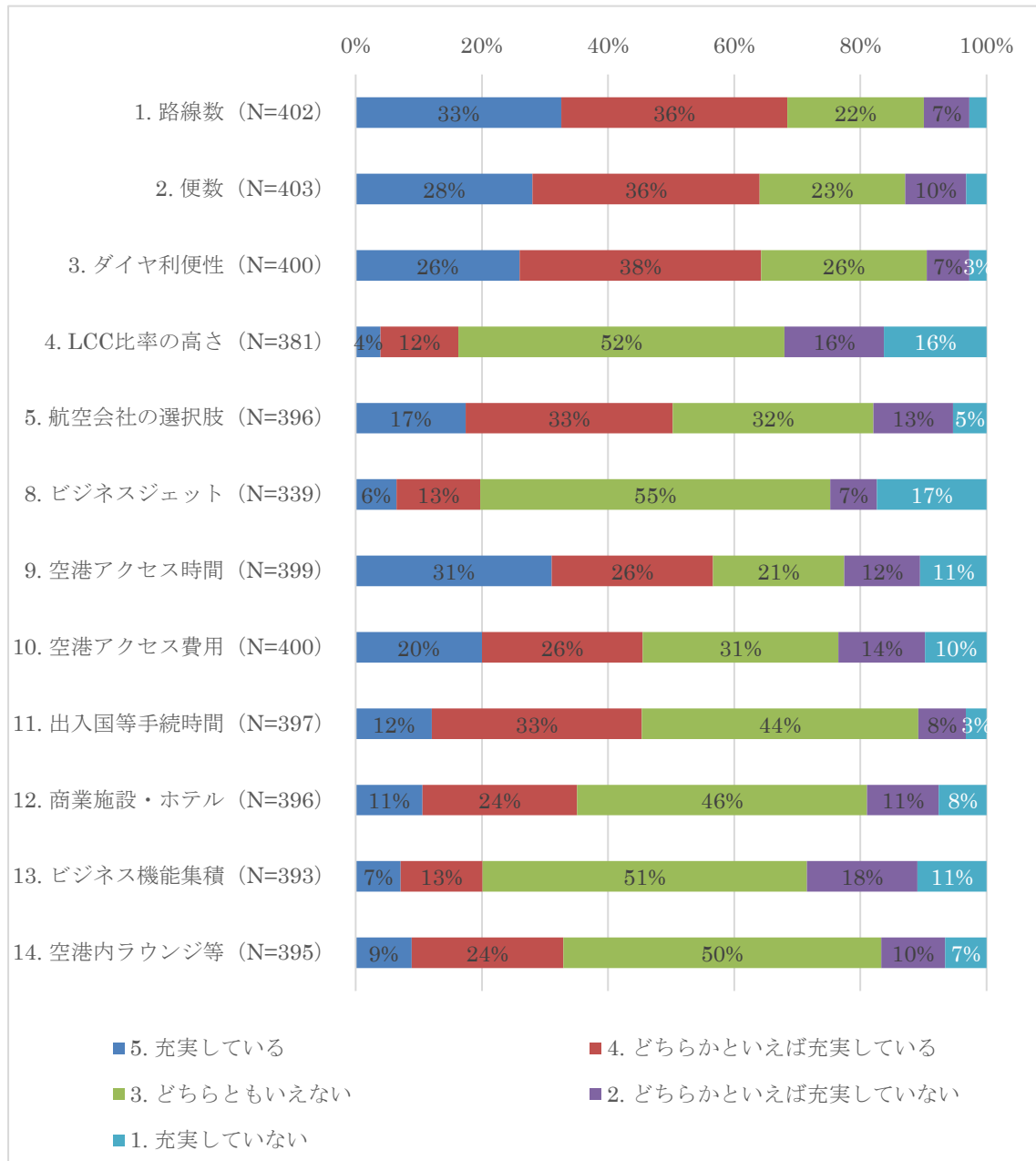


図 62 問 13 : 出国空港の国際航空ネットワークや空港施設に関する満足度

（５）今後の日本国内における立地意向

①今後の日本での拠点の新設・拡充の検討状況

今後の日本国内への拠点の新設・拡充の有無に関する企業の意向を図 63 に示す。今後の日本国内への拠点の新設・拡充の有無について、検討していると回答した企業は 5%程度となっている。今後検討の可能性があるとした企業も 5%程度であった。

図 64 には、「1.今後検討の可能性がある」「2.検討している」と回答した企業について、その新設・拡充の可能性がある機能を示す。営業・販売・マーケティング機能が最も多く、他の機能は同程度ずつの割合となっている。

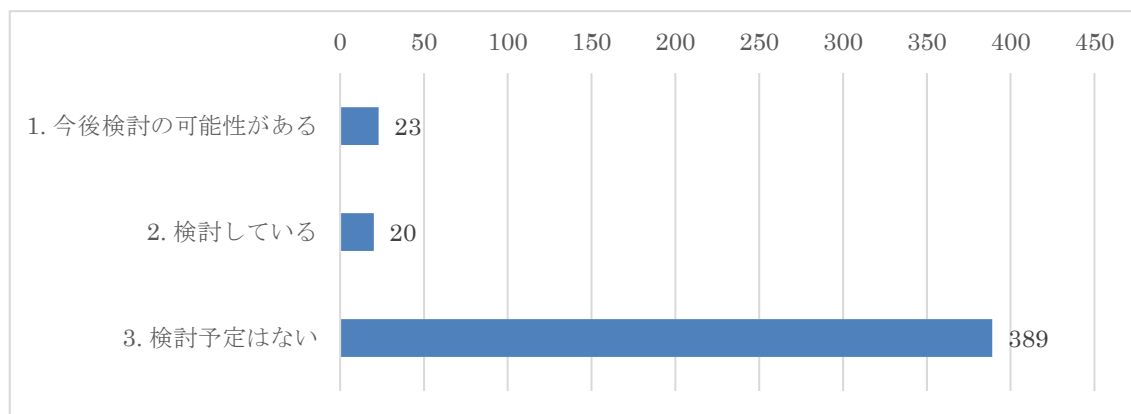


図 63 問 14：日本での拠点の新設・拡充を現在検討しているか（N=432）

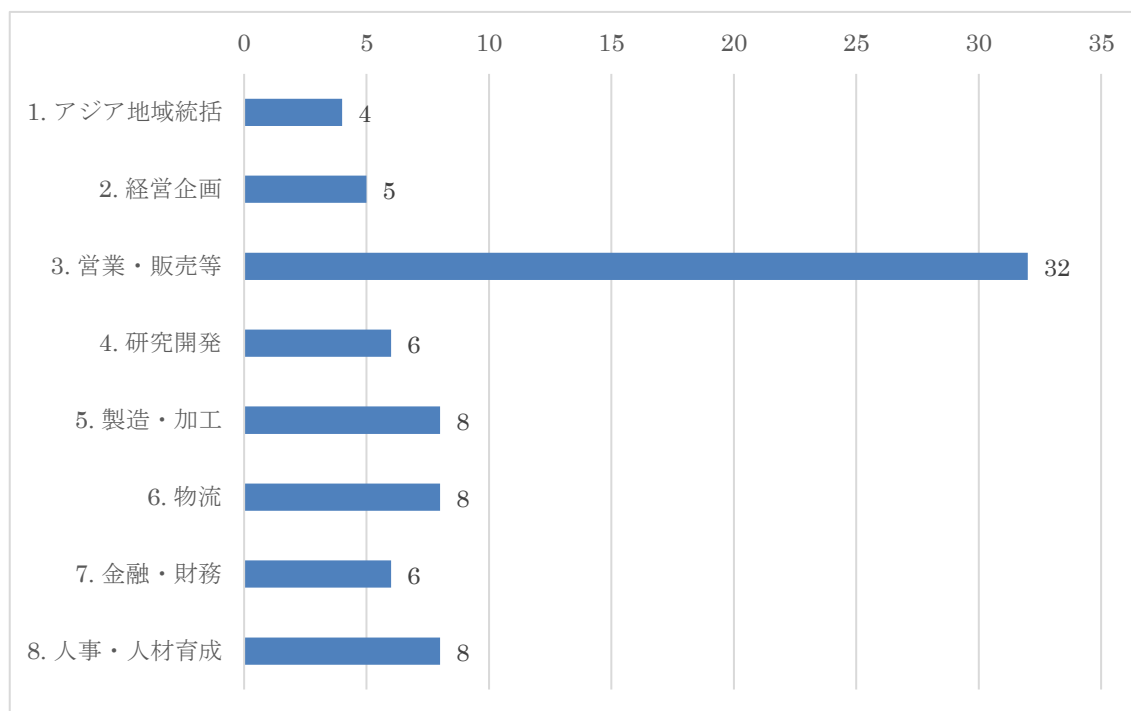


図 64 問 14-1：拠点の新設・拡充の可能性があるまたは検討している新規拠点の機能（複数回答）（N=49）

「1.今後検討の可能性がある」「2.検討している」と回答した企業について、その新設・拡充の可能性がある立地地域を図 65 に、立地都道府県を図 66 に示す。東京都が最も多く、次いで神奈川県ならびに愛知県となっている。

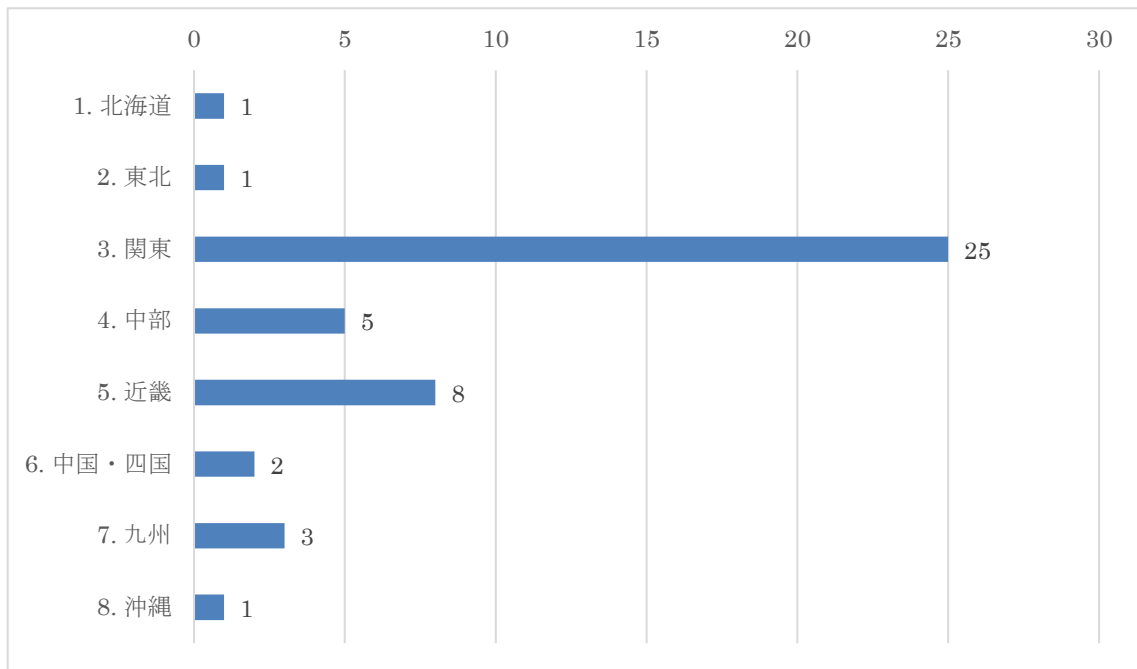


図 65 問 14-2：拠点の新設・拡充の可能性があるまたは検討している地域（N=46）

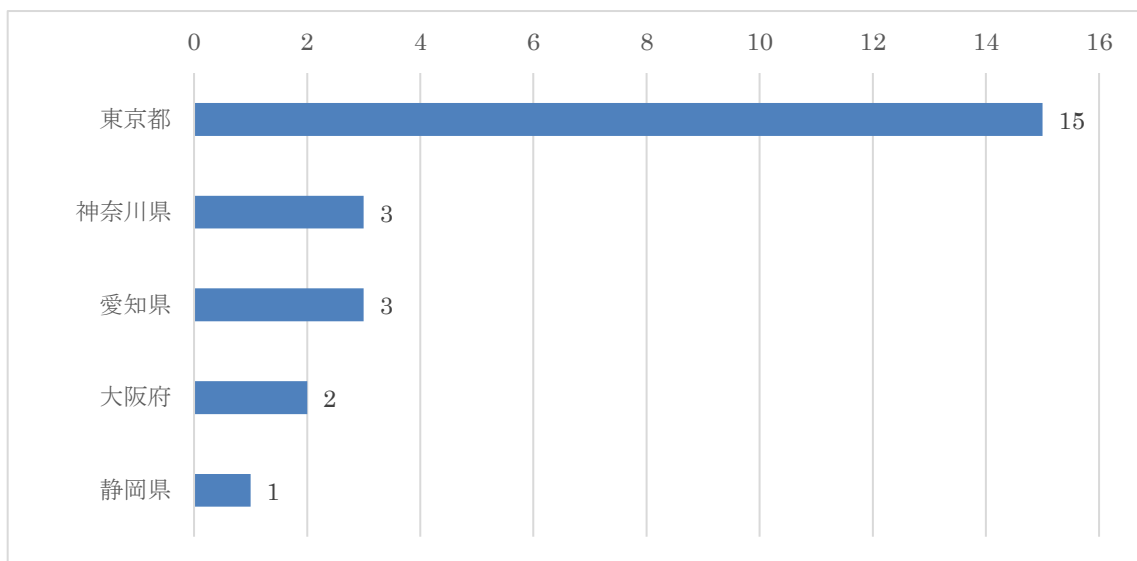


図 66 問 14-3：拠点の新設・拡充の可能性があるまたは検討している都道府県（N=24）

②国際アクセス性に関する立地選択の必要条件の有無

立地選択において国際アクセス性に関する必要条件の有無を聞いた結果を図 67、その詳細を図 68 に示す。「路線数」、「便数」、「空港までの所要時間」を必要条件と考える企業が 3 分の 2 以上を占め、次いで「ダイヤ」、「空港までの所要時間」を必要条件と考える企業が半数以上を占めた。具体的には直行便が就航していること、当該路線について 1 日 2 便以上あること、空港までに 1 時間以内で到達できること、30 分以内に出入国手続きが完了できることが必要条件とされている。また、ダイヤについては利用者のニーズが分散しており、早朝深夜便を望む声もあり、多様な利用ニーズに対応したダイヤ利便性が求められていることがわかった。

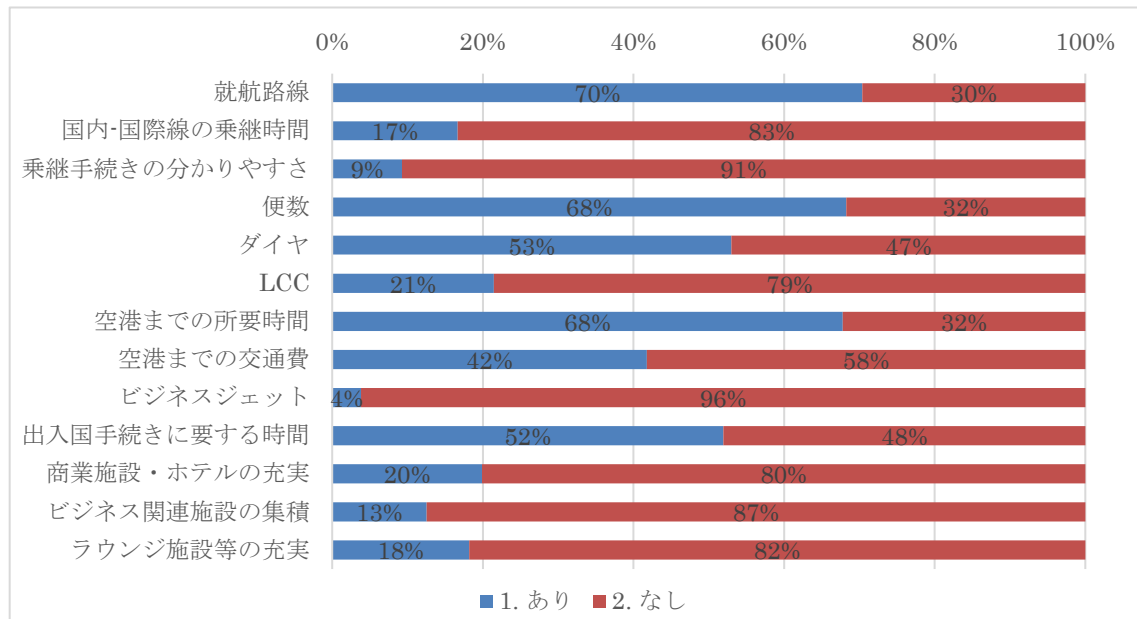


図 67 問 15：国際アクセス性に関する立地選択の必要条件の有無

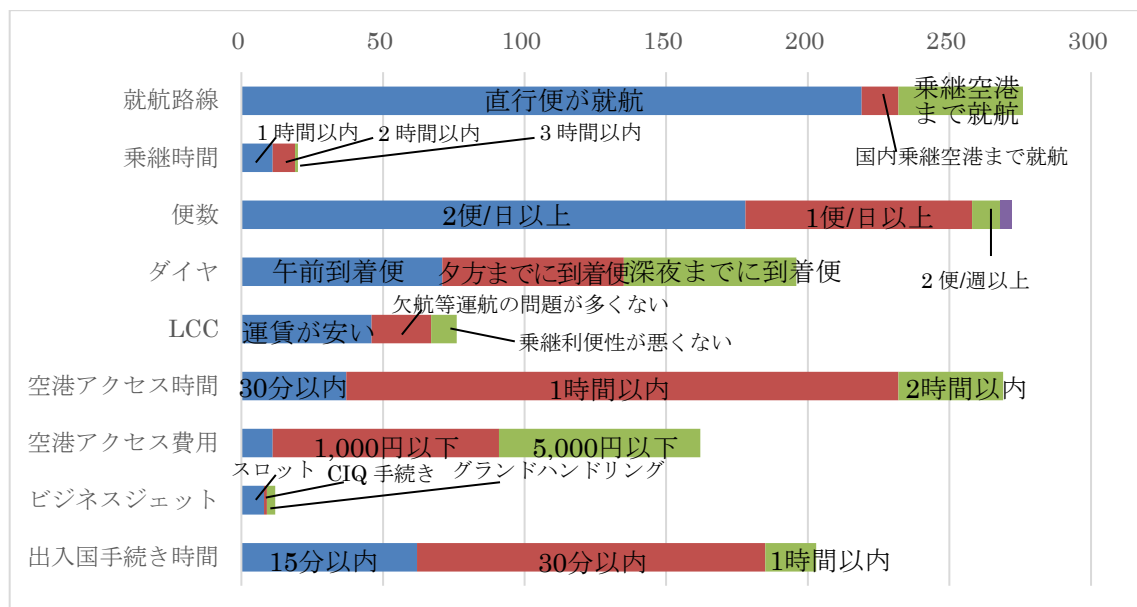


図 68 問 15：国際アクセス性に関して立地選択に最低限必要と考える条件

第3節 外資系企業の誘致施策に関する自治体アンケート調査

第1項 自治体アンケート調査の概要

自治体アンケート調査では、外資系企業の誘致を実施している可能性が高いと考えられる都道府県・政令指定都市に加えて、空港立地との関係から外資系企業の誘致を実施している可能性が高い4国際空港立地都市（成田市、泉佐野市、常滑市、千歳市）の71自治体を対象に、外資系企業の誘致施策に関するアンケート調査を実施した。本調査の調査項目の概要を表11に示す。

アンケート調査票は2017年9月下旬に各自治体に郵送し、67自治体から回答が得られた。回収率は94.4%であった。

表 11 自治体アンケート調査の概要

実施方法	郵送による配布・回収
調査対象	全都道府県・政令指定都市・国際空港立地都市
配布部署	企業立地の促進に関わる部署
実施時期	2017年9月～10月
配布数	47都道府県＋20政令指定都市＋4国際空港立地都市（成田市、泉佐野市、常滑市、千歳市）＝71枚
回収数	67枚
回収率	94.4%

第2項 自治体アンケート調査項目

本調査の調査項目の概要を表12に示す。ここでは、企業誘致関連の部署に対して外資系企業誘致施策に関連した項目、空港関連部署に対して空港利用促進に関連した施策について調査した。

表 12 自治体アンケート調査の調査項目

I.外資系企業誘致施策	問1. 企業誘致関連部署の人員数、予算 問2. 外資系企業の誘致への取組有無 問3. 外資系企業が立地選択において重視する項目の認識 問4. 誘致したい外資系企業の機能 問5. 実施している外資系企業の誘致施策 問6. 外資系企業が立地選択において重視する国際航空ネットワークに関する項目の認識 問7. 自治体に立地する企業が国外を訪問する際の利用空港 問8. 国際航空ネットワークの満足度
II.空港関連施策	問9. 空港関連部署の人員数、予算 問10.最寄りの出発空港との関連 問11.観光客・ビジネス客を増やす施策 問12.ビジネス客を増やすために実施する施策

第3項 自治体アンケート調査の結果

(1) 企業誘致関連施策

企業誘致関連施策に関する人員数、他業務との兼任者数及び企業誘致関連の施策に関する年間予算をそれぞれ図 69、図 70、図 71 に示す。企業誘致関連施策に関する人員数は、11～20 人、外資系企業については 1～5 人が最も多くなっている。一方、他業務との兼任者数は 0 人が最も多く、外資系企業についてのほうがより兼任者が少なく、専任従事者が多いことがわかる。予算については、企業誘致としての予算を有する自治体の大半が年間 100 万円以上の予算を有していることが確認できるが、外資系企業については予算なしと回答した自治体が多かった。

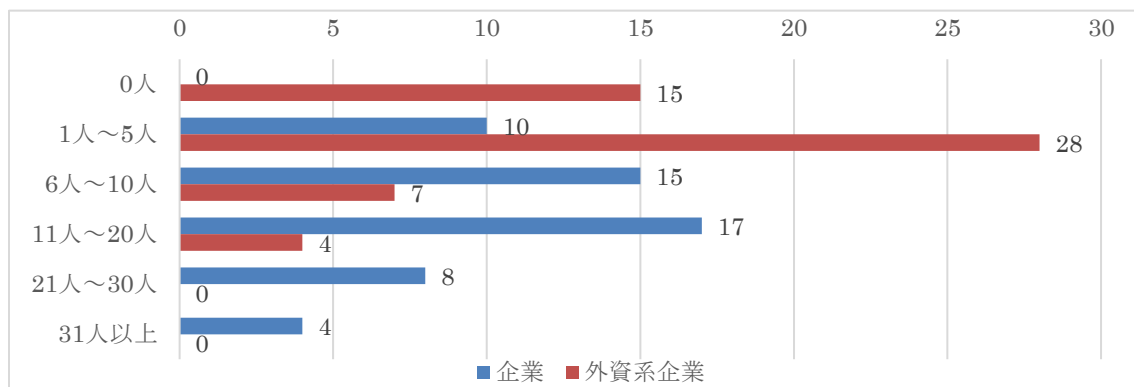


図 69 問 1：企業誘致関連の施策に関する人員（N=54）

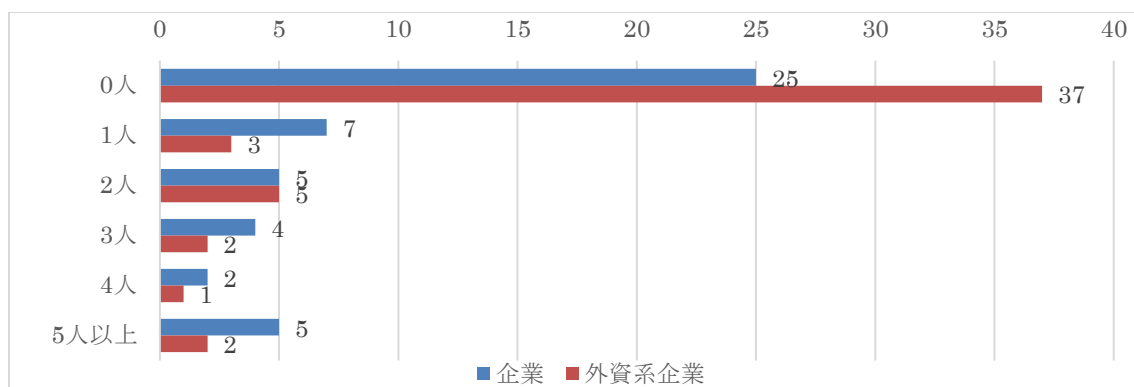


図 70 問 1：企業誘致関連の施策に関する人員のうち他部署との兼務者数（N=48）

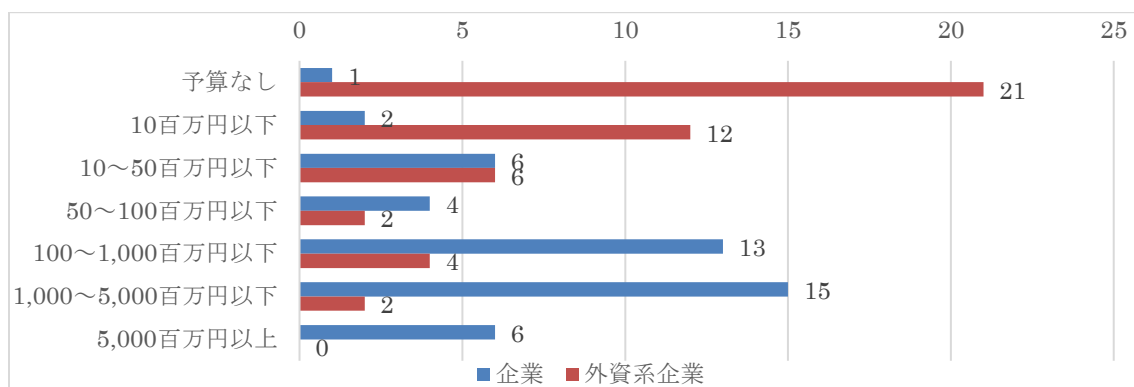


図 71 問 1：企業誘致関連の施策に関する年間予算（N=47）

外資系企業の誘致に取り組んでいる自治体の割合を図 72 に示す。回答自治体のうち、外資系企業の誘致に取り組んでいる自治体は 82%であった。

外資系企業の立地選択における重視項目について、自治体の企業誘致担当者の認識を図 73 に示す。これより、「5.重視する」と「4.どちらかといえば重視する」をあわせた割合を比較すると、「1.市場規模の大きさ」や「2.市場拡大の潜在可能性」の割合が高いことが確認できる。

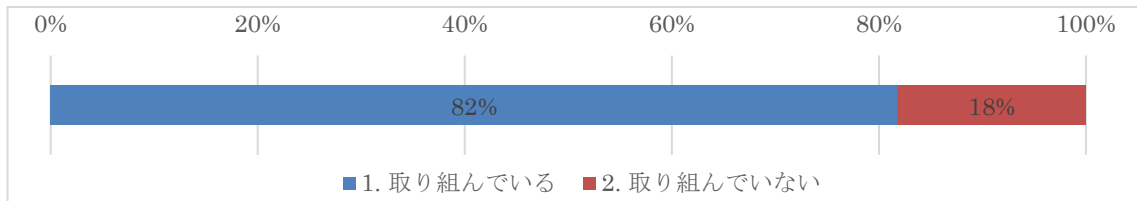


図 72 問 2：外資系企業の誘致への取組の有無（N=66）

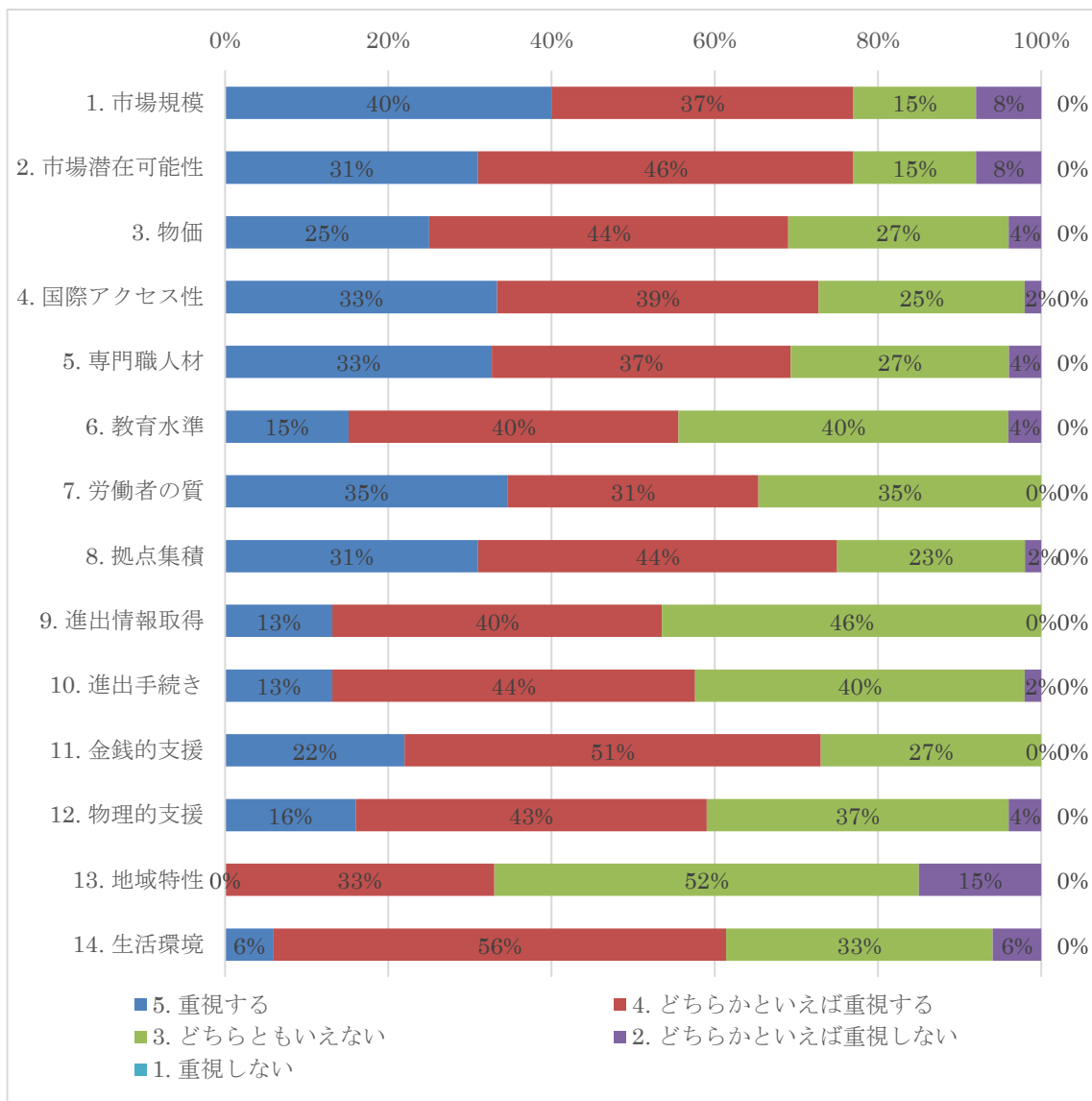


図 73 問 3：外資系企業が立地先として選択する際に重視すると考える項目（N=52）

自治体が誘致したいと考える外資系企業の機能を図 74 に示す。研究開発機能と製造・加工機能が圧倒的に多くなっている。

自治体を実施する外資系企業誘致施策のうち、優先度の高い上位 5 つの施策の結果を図 75 に示す。実施されている割合が最も多い施策が「補助金の支出」であり、次いで「情報インフラ整備」「情報収集・発信」「セールス活動」などの対外情報発信施策となっている。

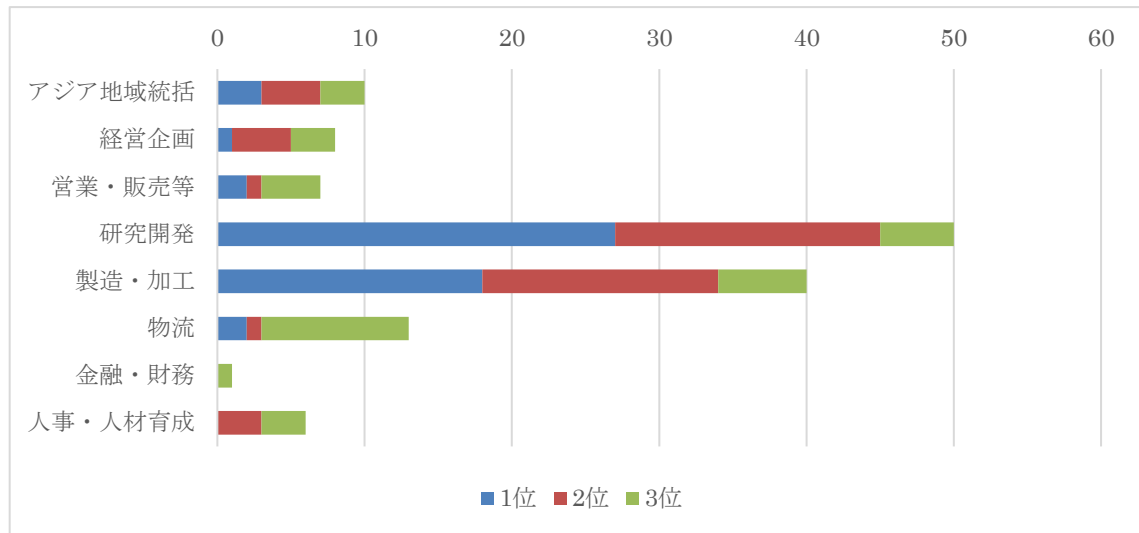


図 74 問 4：外資系企業の拠点として主に誘致したいと考える機能（N=53）

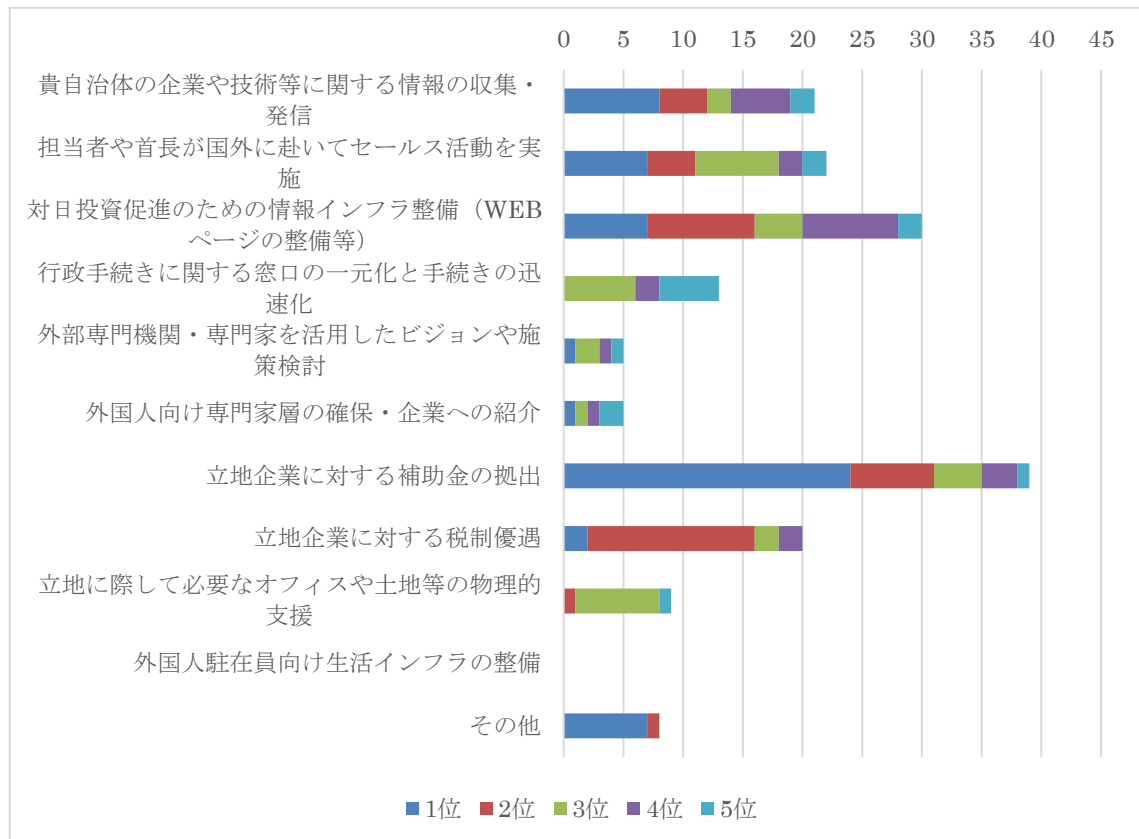


図 75 問 5：外資系企業の誘致施策について人員数や予算を割いて取り組んでいる施策（N=50）

外資系企業を誘致する自治体の企業誘致担当者が、外資系企業が立地選択する際に重視すると考える国際航空ネットワークの要素を図 76 に示す。これより、1.国際線路線数、2.便数の多さ、3.ダイヤ利便性の高さ、9.都市中心から空港までの所要時間の短さが重視されていると認識されていることが確認できる。

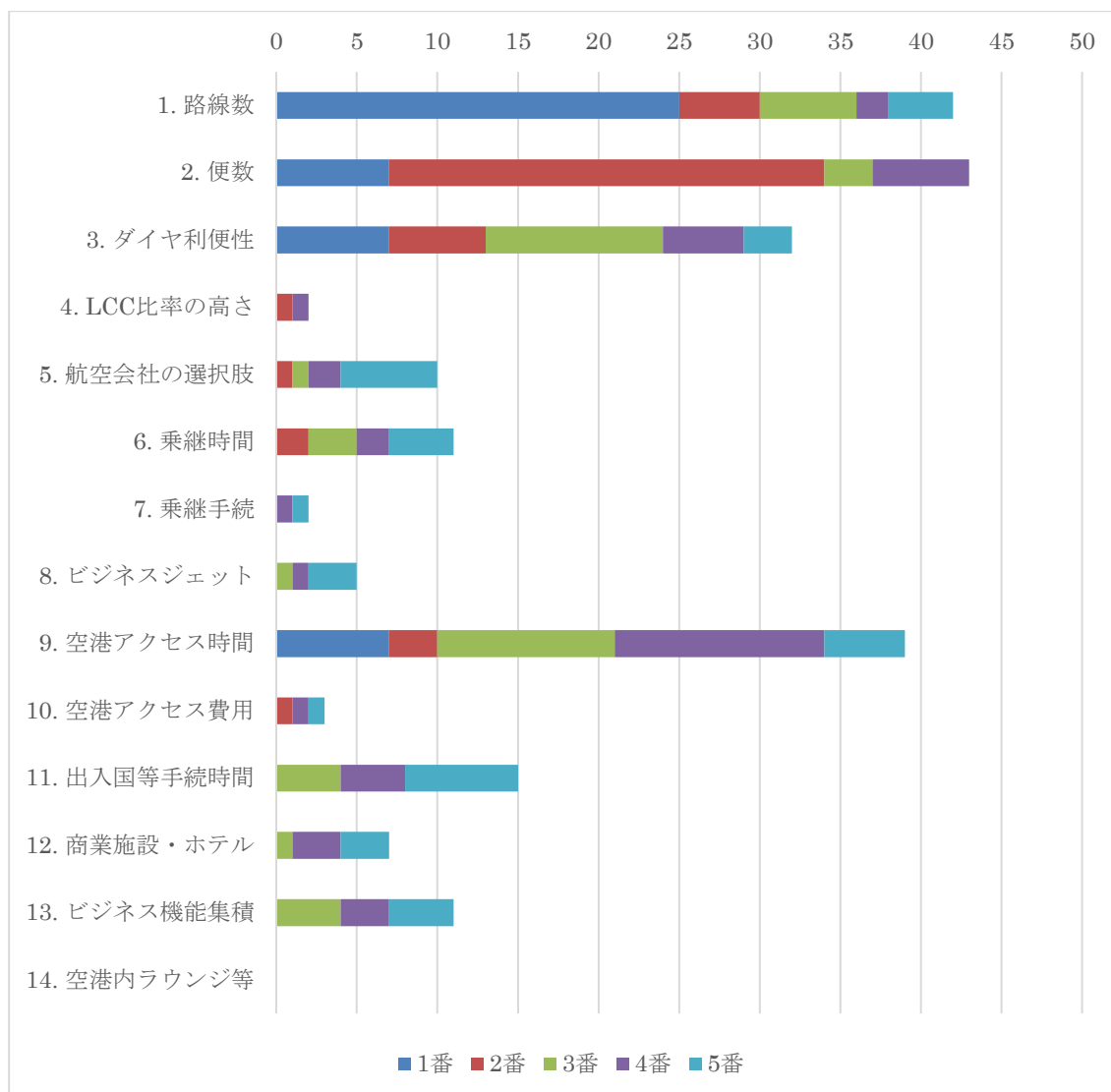


図 76 問 6：外資系企業が立地選択する際に重視すると考えられるもの 5 つ (N=47)

自治体の企業誘致担当者が、回答自治体に立地する企業の従業員が出国時に利用する空港として想定する空港は図 77 のとおりとなった。羽田空港が最も多く、次いで関西空港、福岡空港となっている。

また、乗継空港を図 78 に示す。成田空港・羽田空港が多いものの、仁川国際空港も利用されていると一部の自治体の担当者は認識している。

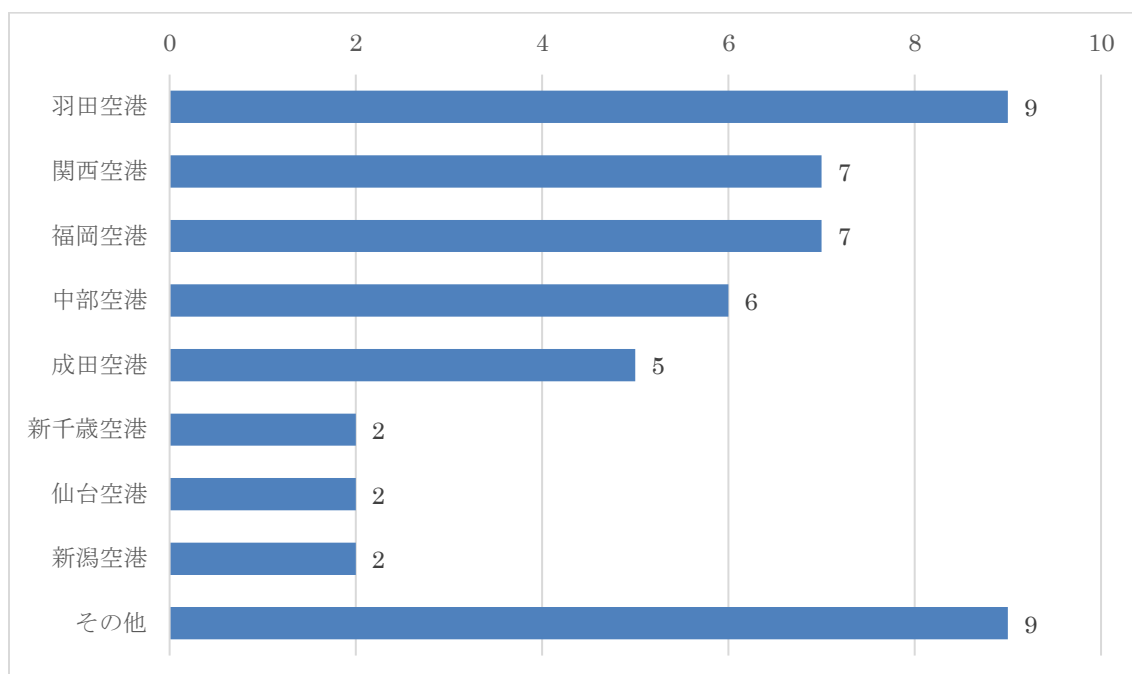


図 77 問 7：企業の従業員が国外に移動する際に利用が想定される最も近い出国空港 (N=49)

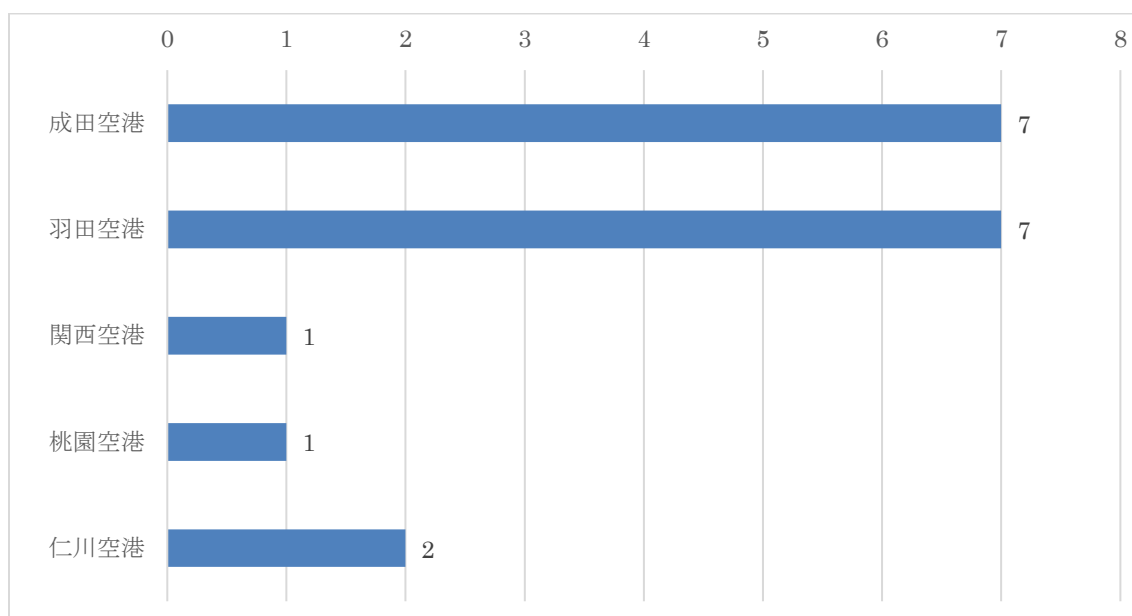


図 78 問 7：貴自治体に在籍する企業の従業員が国外に移動する際に利用が想定される乗り換え空港 (N=18)

外資系企業を誘致する自治体の企業誘致担当者が認識する、出国空港における国際航空ネットワークに関する項目の満足度を図 79 に示す。「5.充実している」と「4.どちらかといえば充実している」をあわせた割合を比較すると、「9.都市中心から空港までの所要時間」、「11.チェックイン、出入国手続にかかる時間の短さ」の割合が最も高く、次いで「12.空港内や空港周辺の商業施設、ホテルなどが充実していること」となっている。

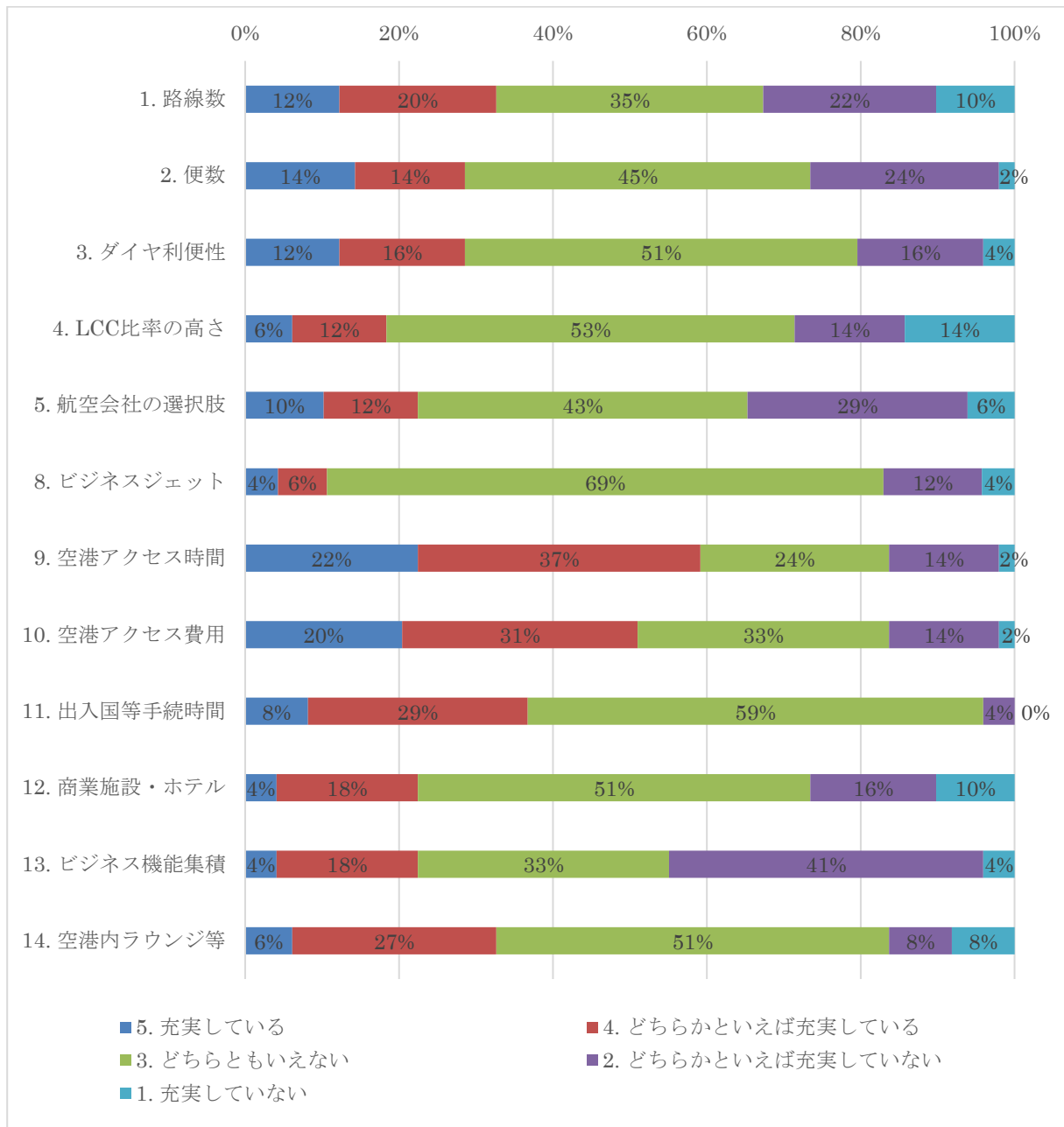


図 79 問 8：出国空港の国際航空ネットワークや空港施設等に関する満足度（N=48）

同様に乗継空港に関する満足度の認識を図 80 に示す。同様に「5.充実している」と「4.どちらかといえば充実している」の割合をあわせて比較すると、「1.国際線路線数」、「2.便数の多さ」、「3.ダイヤ利便性」、「5.利用する航空会社の選択肢の多さ」などの割合が高くなっている。

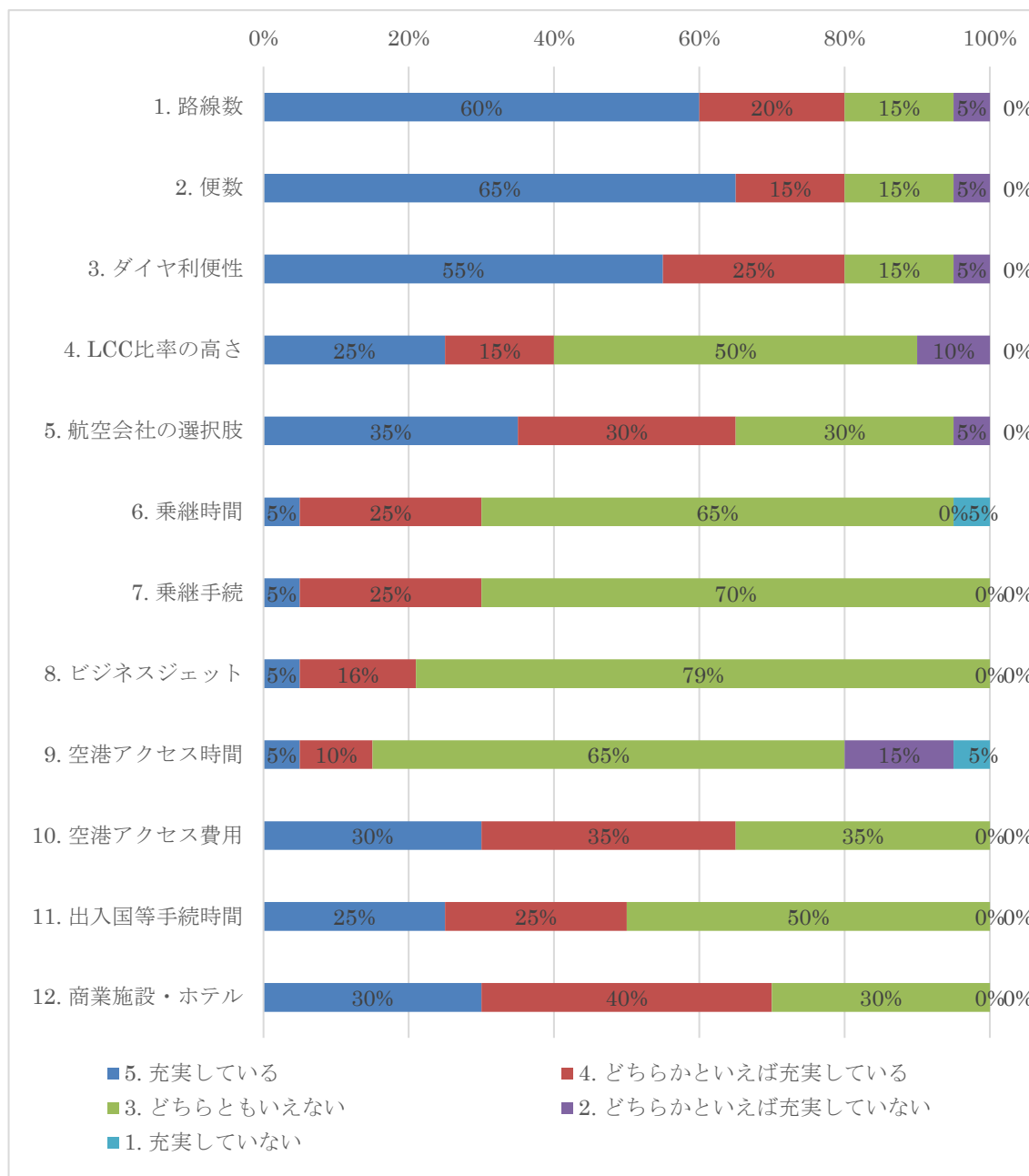


図 80 問 8：乗継空港の国際航空ネットワークや空港施設等に関する満足度（N=20）

（２）空港関連施策

空港関連の施策に関する人員数を図 81 に示す。空港利用促進の関連部署ならびにそのうちの観光客の増加関連には 6 割以上の自治体で 6 人以上の職員がいるのに対して、ビジネス客の増加関連には 6 人以上職員がいる自治体は回答自治体の 3 割程度となっている。あわせて、それらの兼務者数を図 82 に示す。兼務者が 1 人以上いる割合は観光客の増加関連で最も高く全体の 40%以上であった。それぞれに関する予算の分布を図 83 に示す。空港利用促進の関連部署について、1 億円以上の予算がある自治体が回答自治体の半数程度を占めている。観光客の増加関連部署では半数程度が 5,000 万円以上の予算があると回答している。それに対して、ビジネス客の増加関連については、回答自治体の 8 割程度が、予算がないとしている。

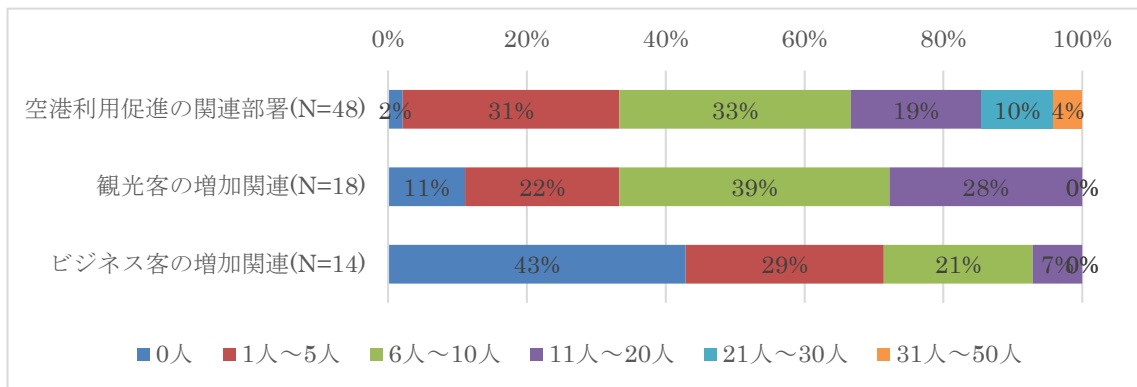


図 81 問 9：空港関連の施策に関する人員数

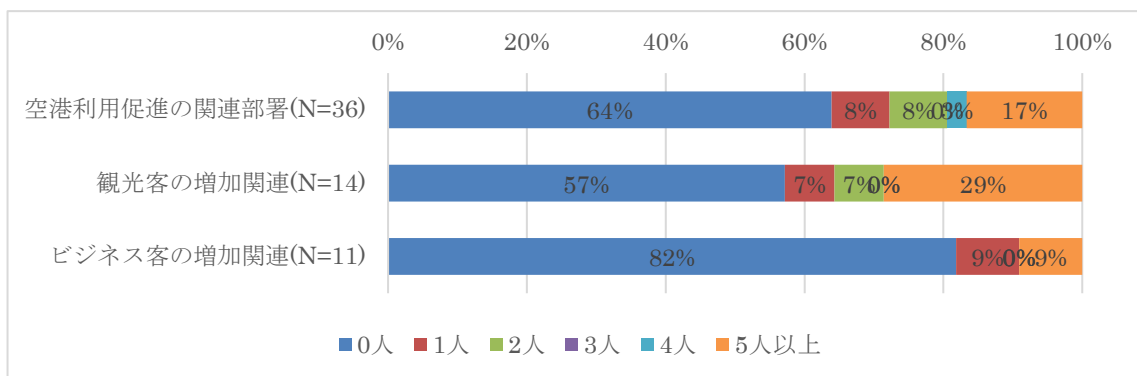


図 82 問 9：空港関連の施策に関する人員のうち他部署との兼務者数

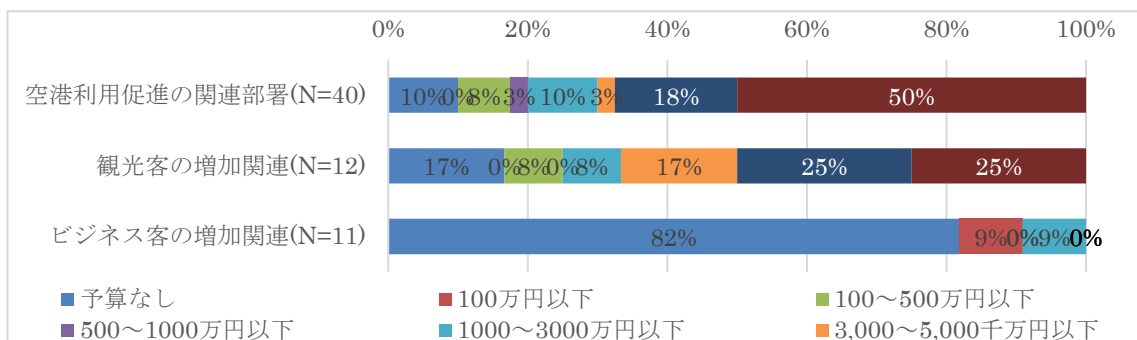


図 83 問 9：空港関連の施策に関する年間予算

観光客やビジネス客を増やすために自治体を実施する施策を図 84 に示す。「1.航空会社の別路線の誘致」、「2.発着頻度の増加」、「3.ダイヤ利便性の向上」、「4.LCC 路線の誘致」、「5.新規航空会社の誘致」、「6.空港と都市をつなぐアクセスバス等の運行数の拡大」に取り組む自治体が多いとわかった。

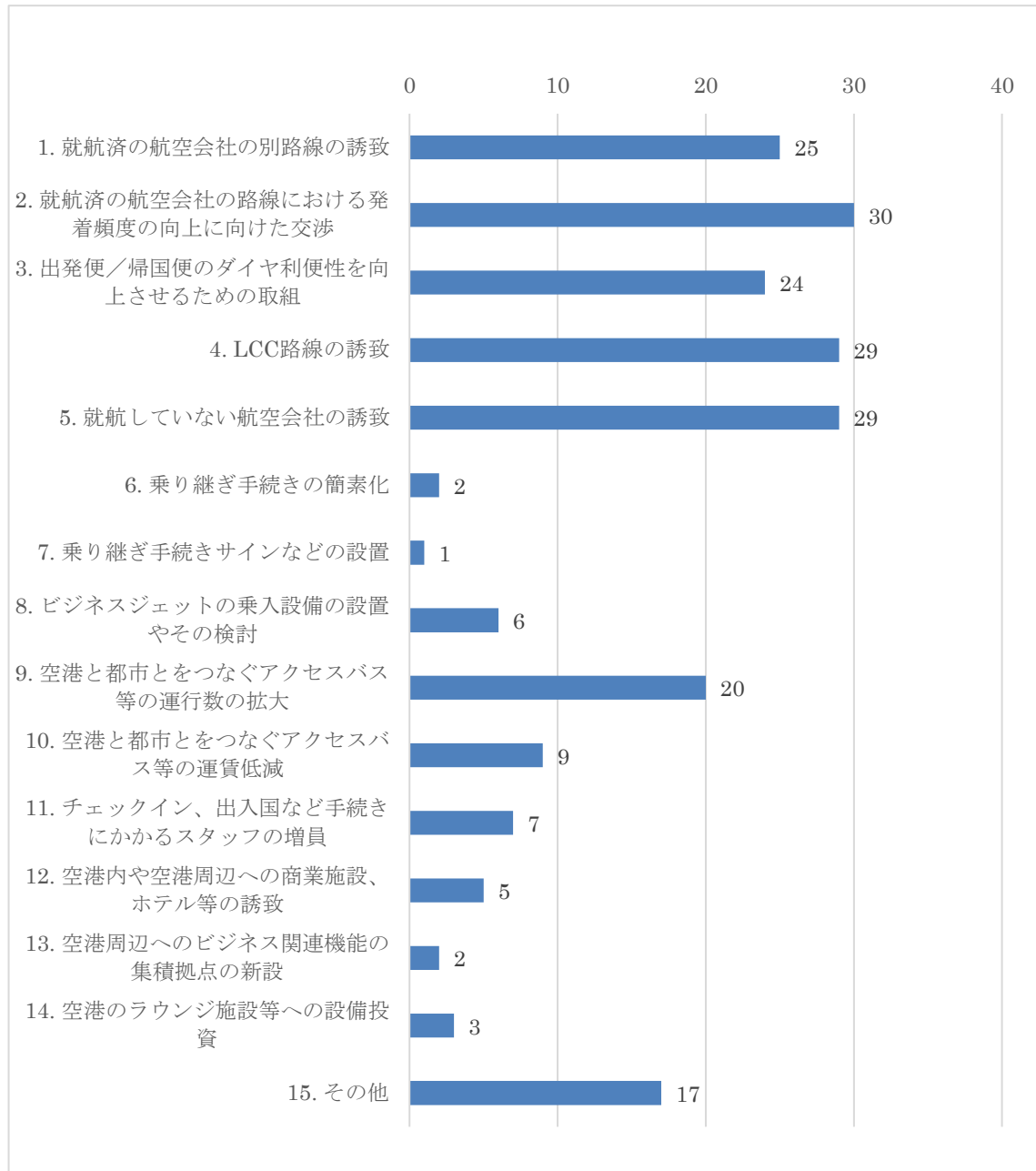


図 84 問 11：観光客並びにビジネス客の利用者数を増やすために実施している施策（複数回答）（N=45）

第4章 外資系企業の立地選択と国際アクセス性との関係

第1節 企業の立地選択要因としての国際アクセス性の重視度

第1項 国際アクセス性との間の立地選択要因との関係

各企業の国際アクセス性の重視度と他の立地選択要因の重視度との相関関係を図 85 に示す。企業からの重視度が高い「1.当該地域の市場規模の大きさ」「2.当該地域の市場拡大の潜在可能性」は他の項目に比べて「4.国際アクセス性」との相関が小さい結果となった。

そこで、「4.国際アクセス性」との間の相関係数が小さい「1.当該地域の市場規模の大きさ」と「4.国際アクセス性」との間の相関係数が大きい「5.当該地域における専門職人材の獲得性」について、「4.国際アクセス性」との関係性を比較する。図 86 に「1.当該地域の市場規模の大きさ」と「4.国際アクセス性」との関係性を示す。図 87 に「5.当該地域における専門職人材の獲得性」と「4.国際アクセス性」との関係性を示す。「1.当該地域の市場規模の大きさ」については、国際アクセス性を重視しない企業であっても約半数が市場規模を重視あるいはどちらかといえば重視しているものの、「4.国際アクセス性」を重視する企業ほど、「1.当該地域の市場規模の大きさ」、「5.当該地域における専門職人材の獲得性」とともに重視されている傾向があり、専門職人材の方が市場規模と比較してより顕著に傾向の差が現れている。その結果、「1.当該地域の市場規模の大きさ」と「4.国際アクセス性」との間の相関係数が小さくなっていると考えられる。

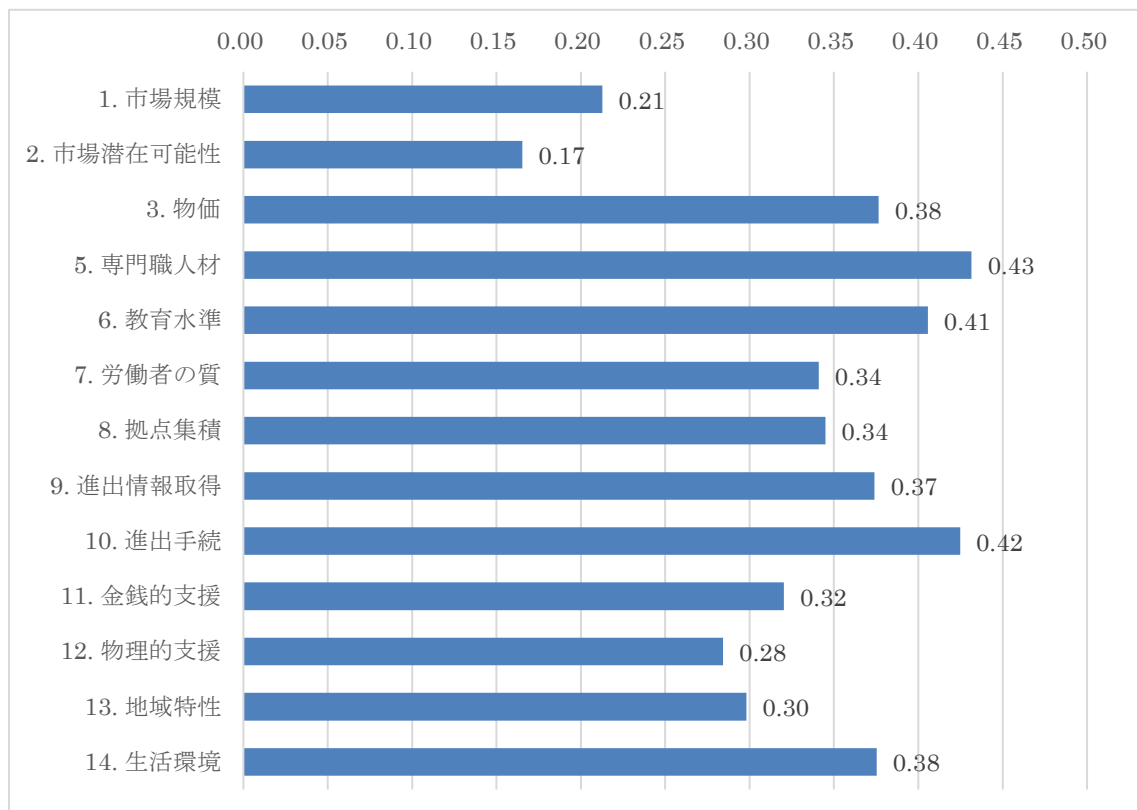


図 85 立地選択において重視する項目と国際アクセス性の重視度との相関係数

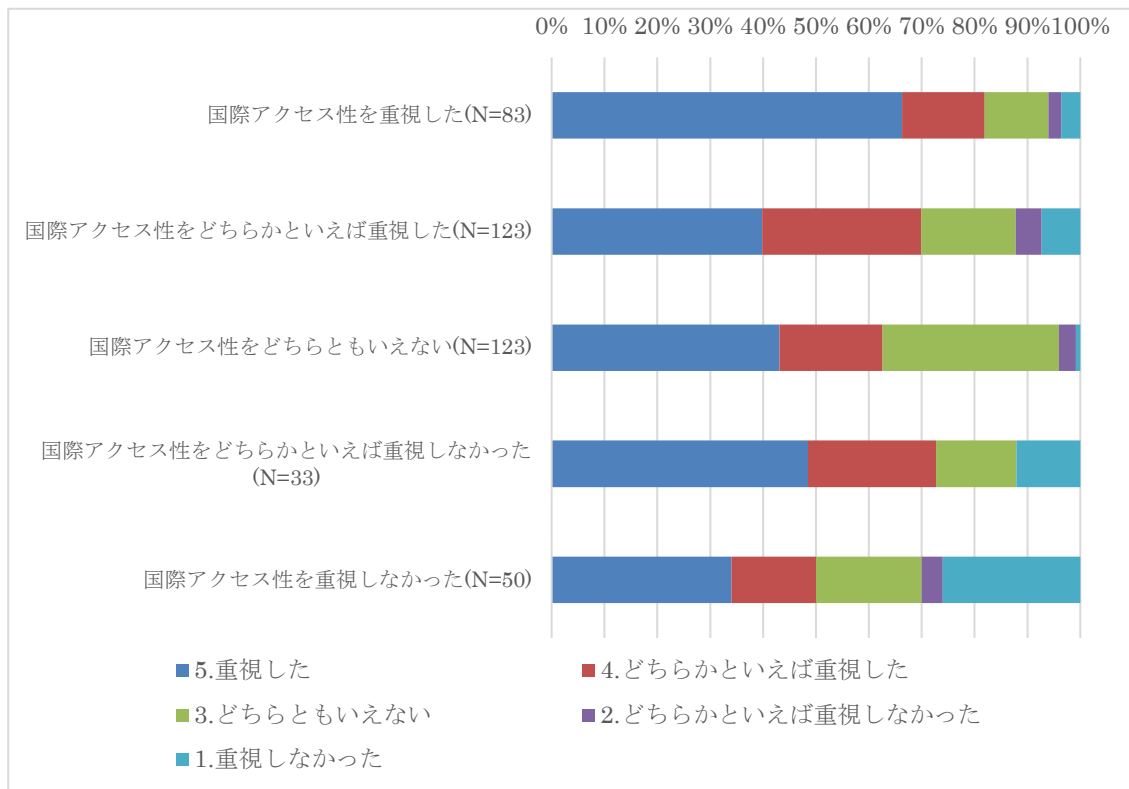


図 86 国際アクセス性の重視度別、「1.当該地域の市場規模の大きさ」の重視度

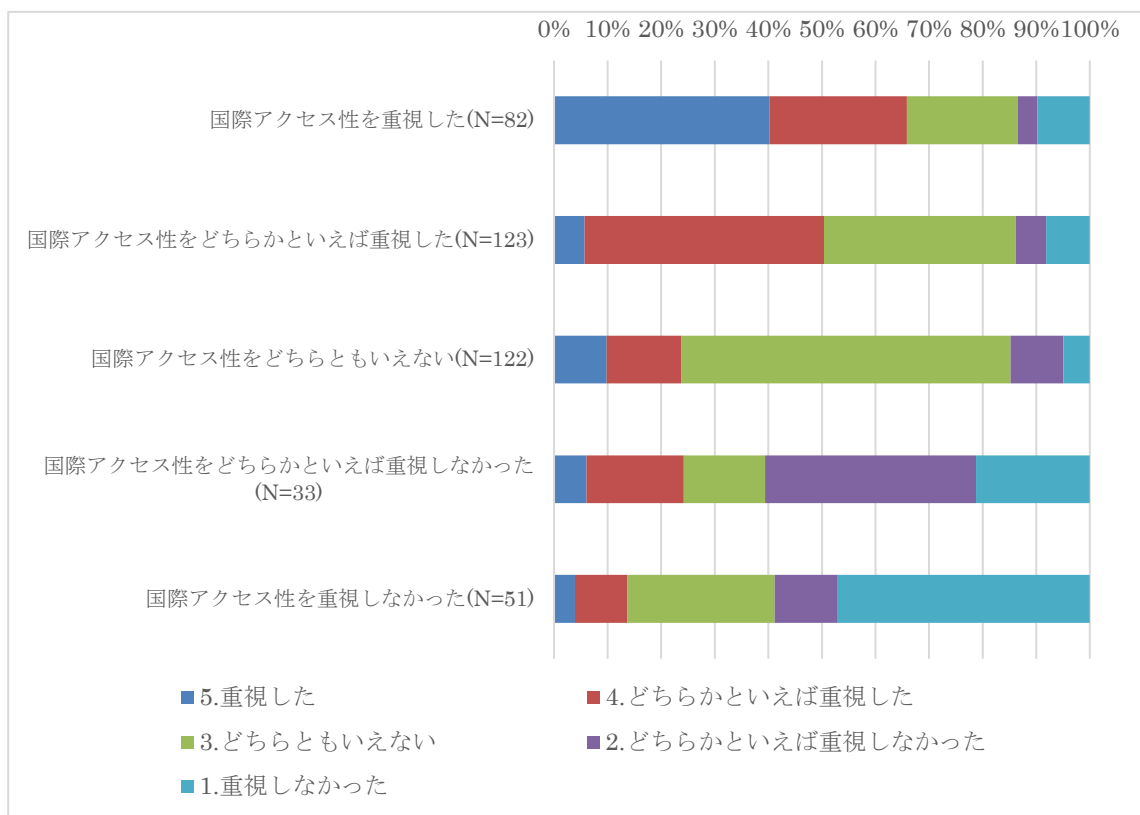


図 87 国際アクセス性の重視度別「5.当該地域における専門職人材の獲得性」の重視度

第2項 国際アクセス性を重視する企業の特徴

本項では企業属性等の違いによる国際アクセス性の重視度の違いを分析する。

(1) 親会社国籍・地域

一定程度のサンプル数を得られた親会社国籍・地域の企業について、親会社国籍・地域別の国際アクセス性の重視度の違いを図 88 に示す。「5.重視した」の割合を比較すると欧州・北米を親会社国籍・地域とする企業において割合が高いと確認できる。また、「5.重視した」＋「4.どちらかといえば重視した」の割合を比較すると、東アジア・東南アジアを親会社国籍・地域とする企業において割合が高いことが確認できる。

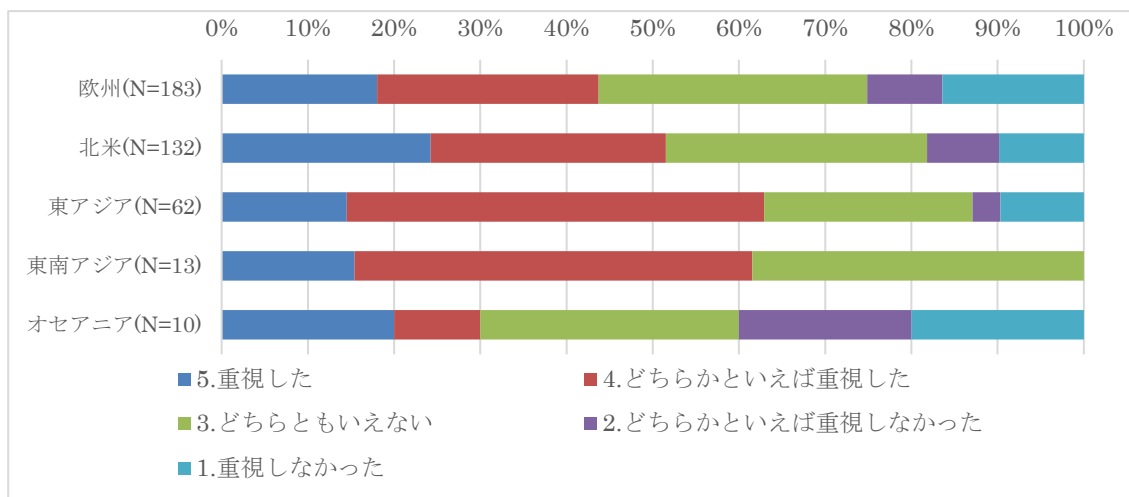


図 88 親会社国籍・地域別、国際アクセス性の重視度

(2) 業種

一定程度のサンプル数を得られた業種の企業について、業種別に比較した結果を図 89 に示す。国際アクセス性について「5.重視した」＋「4.どちらかといえば重視した」の割合は業種間で大きな違いはない。そのなかで、通信・メディア・情報システムについては、相対的に国際アクセス性の重視度が低い傾向にある。

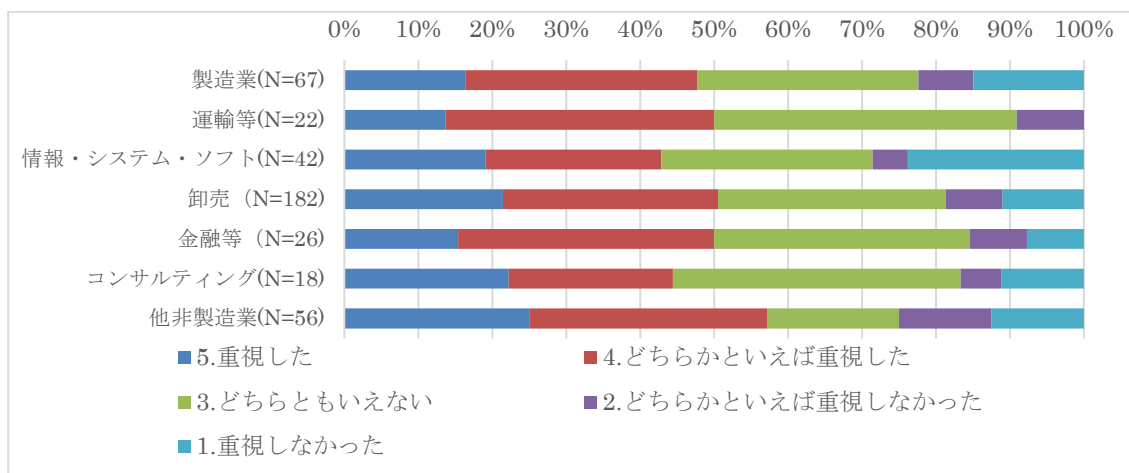


図 89 業種別、国際アクセス性の重視度

(3) 所在地

所在地別、国際アクセス性の重視度を図 90 に示す。近隣の都道府県同士を比較すると、神奈川県より東京都、兵庫県より大阪府の方が国際アクセス性の重視度が高い。埼玉県やその他の地域など、主要国際空港から距離がある地域においては、国際アクセス性の重視度は低いことが確認できる。

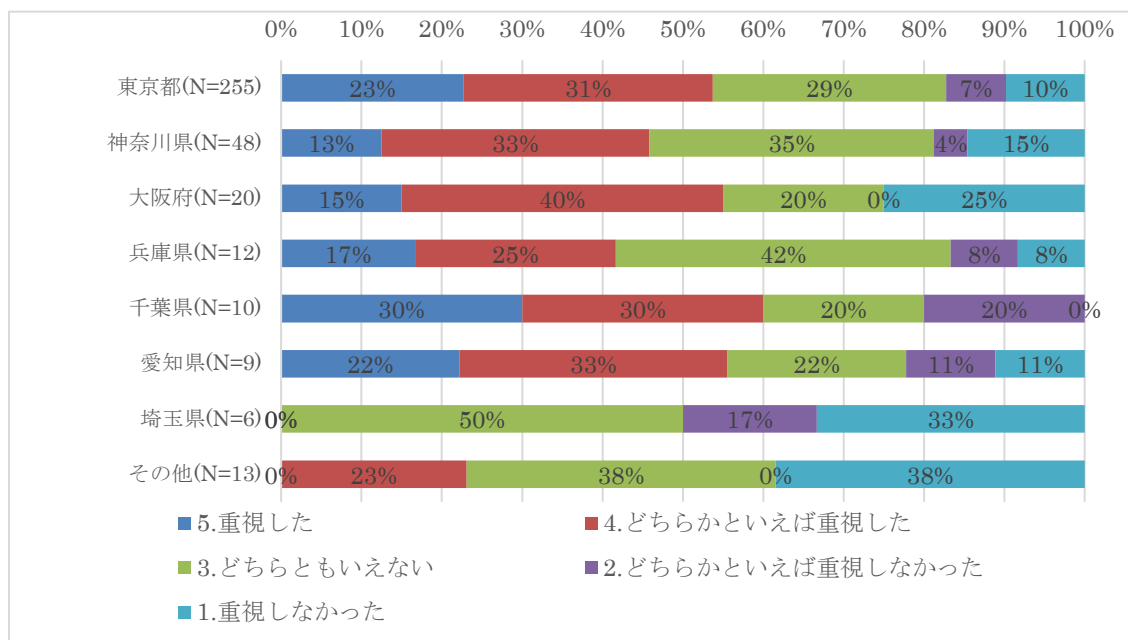


図 90 所在地別、国際アクセス性の重視度

(4) 事業所規模（従業員数）

事業所の規模別で国際アクセス性の重視度を比較した結果を図 91 に示す。従業員数が 100 人以下の事業所ではばらつきはあるものの、101 人以上に比べると相対的に国際アクセス性が重視される傾向があることがわかる。

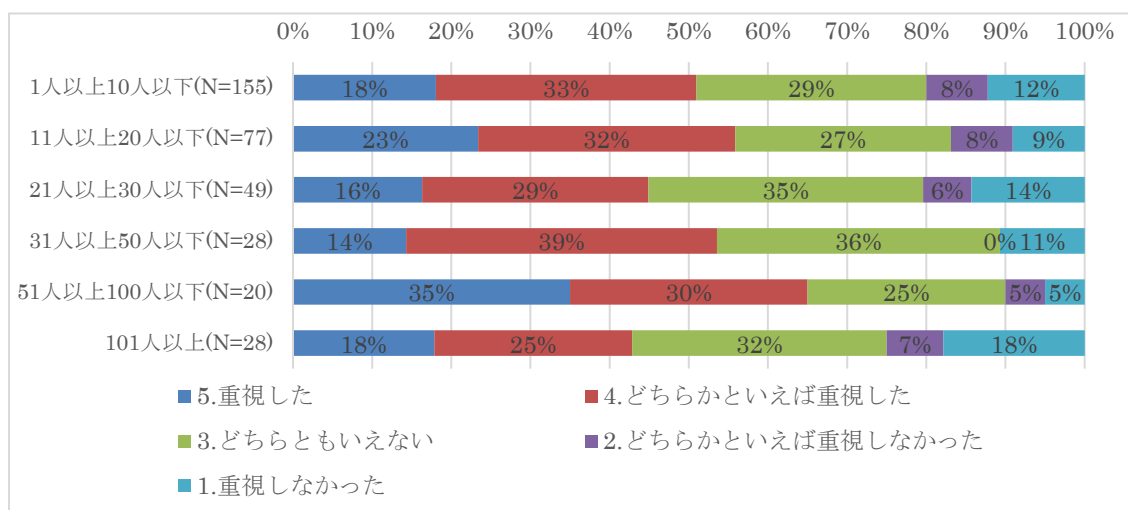


図 91 事業所の規模（従業員数）別、国際アクセス性の重視度

(5) 進出時期

事業所の進出時期別にみた国際アクセス性の重視度を図 92 に示す。1971 年以降に進出した企業は、それ以前に比べ、「5.重視した」＋「4.どちらかといえば重視した」企業の割合が高く、進出時期が新しいほどその傾向が高くなる一方、「1.重視しなかった」＋「2.どちらかといえば重視しなかった」企業の割合も高くなる傾向にある。

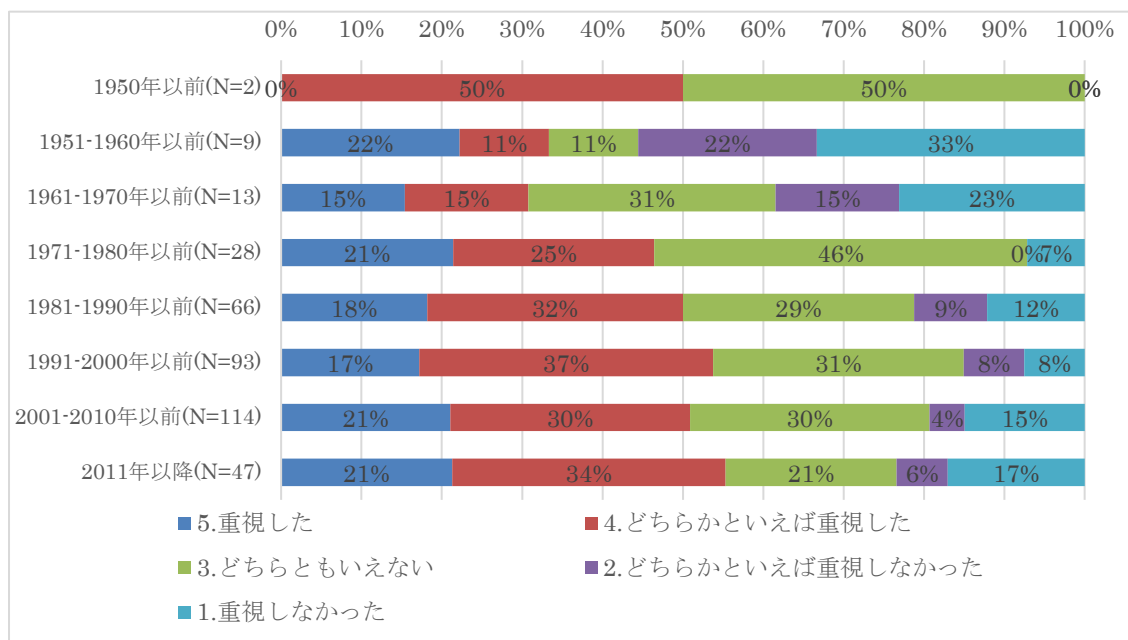


図 92 事業所の進出時期別、国際アクセス性の重視度

(6) 出発空港

企業が利用する主な出発空港別にみた国際アクセス性の重視度を図 93 に示す。羽田空港、成田空港を利用する企業は、「5.重視した」割合が同程度で、関西空港、中部空港を利用する企業よりも高い傾向にある。また、「5.重視した」＋「4.どちらかといえば重視した」企業の割合で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の方が、国際アクセス性を重視する傾向にある。

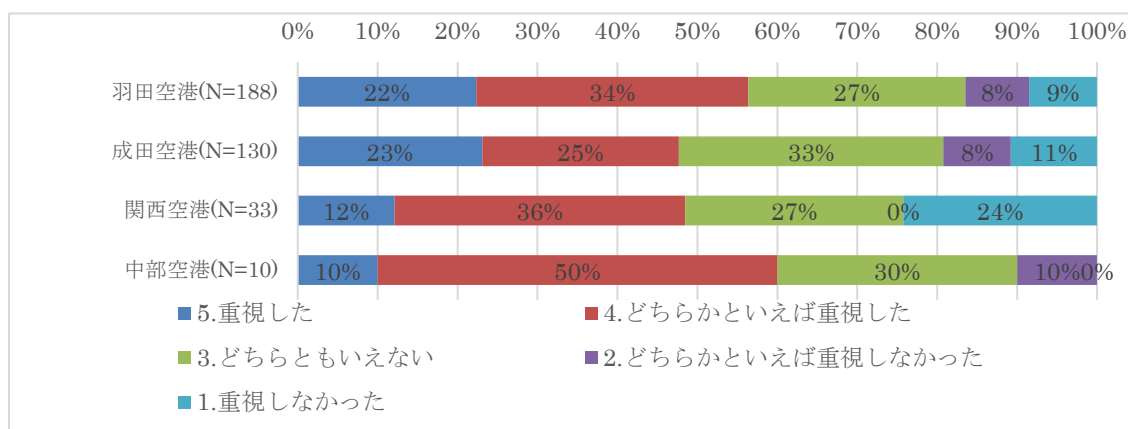


図 93 出発空港別、国際アクセス性の重視度

第3項 ビジネス拠点類型(機能)別にみた国際アクセス性の重視度の比較

本項では、国際アクセス性の立地選択要因としての影響度合いを把握し、ビジネス拠点類型（機能）別に企業が重視する要素を比較する。

アンケート調査において、企業の立地選択要因として考えられる 14 項目を設定し、各項目について 5 段階評価で重視度を調査した。

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、各項目の重視度を比較する。

中心事業所と非中心事業所で平均重視度を算出した結果が図 94、図 95 である。中心事業所では、「1.市場規模の大きさ」及び「2.市場拡大の潜在可能性」、次いで「4.国際アクセス性」の重視度が高く、一方、非中心事業所では、「3. 当該地域の物価」、「5. 当該地域における専門職人材の獲得性」の重視度が高く、「7.労働者の質」については中心事業所、非中心事業所ともに重視度が高い結果となった。また、施策に関連する項目について比較すると、中心事業所については、政府や自治体からの「11.金銭的支援」や「12.物理的支援」よりも企業進出に関する「9.情報の得やすさ」や「10.手続きの簡素さ」が重視され、逆に非中心事業所については、「9.情報の得やすさ」や「10.手続きの簡素さ」よりも「11.金銭的支援」や「12.物理的支援」のほうが高い重視度となった。

次に、機能別の各項目の平均重視度について、各機能において、「1.市場規模の大きさ」の平均重視度を 100 として基準化した平均重視度で比較する。中心事業所では、本調査研究で企業のビジネス拠点の類型として設定した 8 機能のうち「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」、「製造・加工機能」を取り上げ比較した結果を図 96 に示す。非中心事業所では、「アジア地域統括機能」、「研究開発機能」、「製造・加工機能」を比較した結果を図 97 に示す。

中心事業所については、いずれの機能においても、「1. 市場規模の大きさ」ないし「2. 市場拡大の潜在可能性」が他の項目を引き離し 1 位ないし 2 位となっており、各機能ほぼ同様であるが、3 位以下から機能ごとの差が顕著となっている。「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」については、「4.国際アクセス性」が 3 位となっており、国際アクセス性が市場の規模や潜在可能性に次いで重視されていることがわかる。「研究開発機能」については、「5.専門職人材の獲得性」及び「7.労働者の質」の重視度が「4. 国際アクセス性」を上回っているが、基準化した平均重視度を機能間で比較すると 4 機能の中で最も高くなっており、「研究開発機能」についても国際アクセス性が重視されているといえる。「製造・加工機能」については、国際アクセス性の重視度は他の 3 機能に比べて相対的に低く 8 位に位置する。3 位には「7.労働者の質」、4 位には「8.他社の拠点の集積度」、5 位には「3.物価」となっている。

非中心事業所については、「アジア地域統括機能」を除いて、「研究開発機能」、「製造・加工機能」とも、中心事業所に比べて国際アクセス性の重視度は相対的に低いことが確認できる。

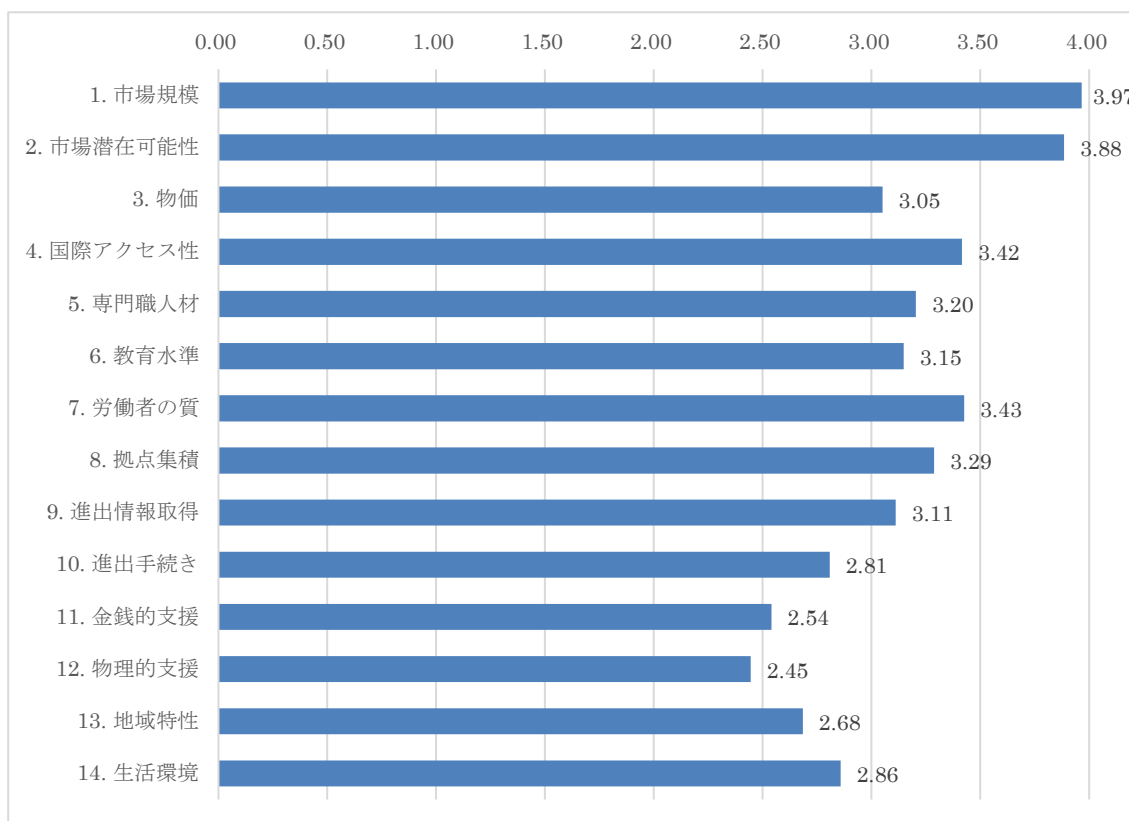


図 94 中心事業所を立地する際の各項目の平均重視度

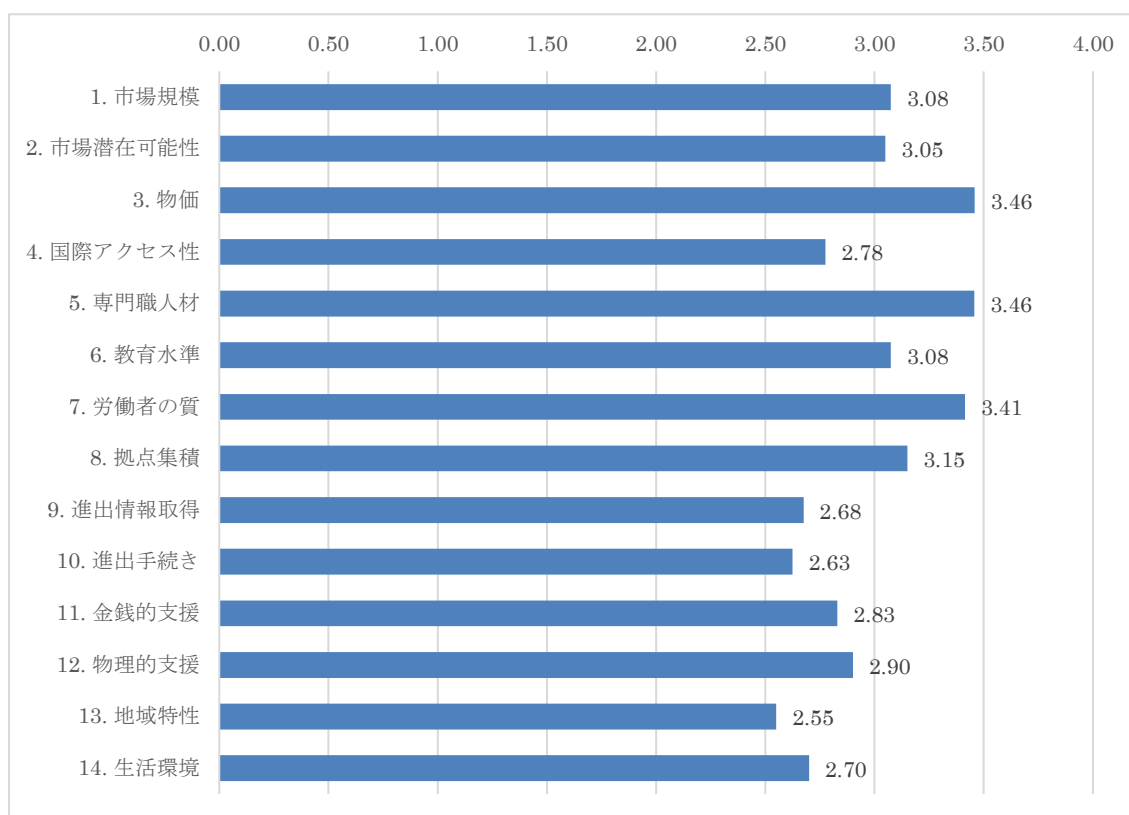


図 95 非中心事業所を立地する際の各項目の平均重視度

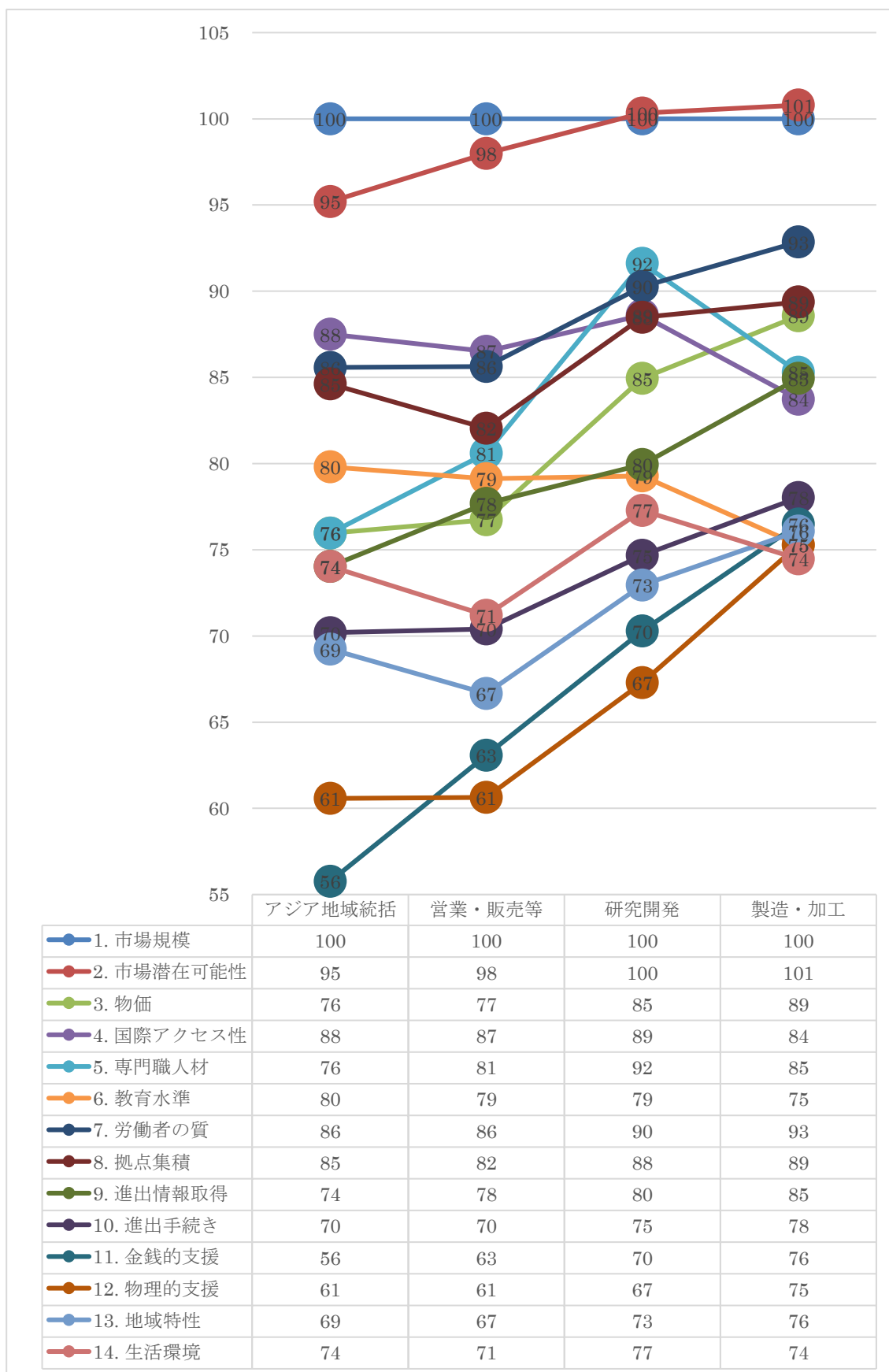


図 96 中心事業所を立地する際の各項目の平均重視度の機能別比較

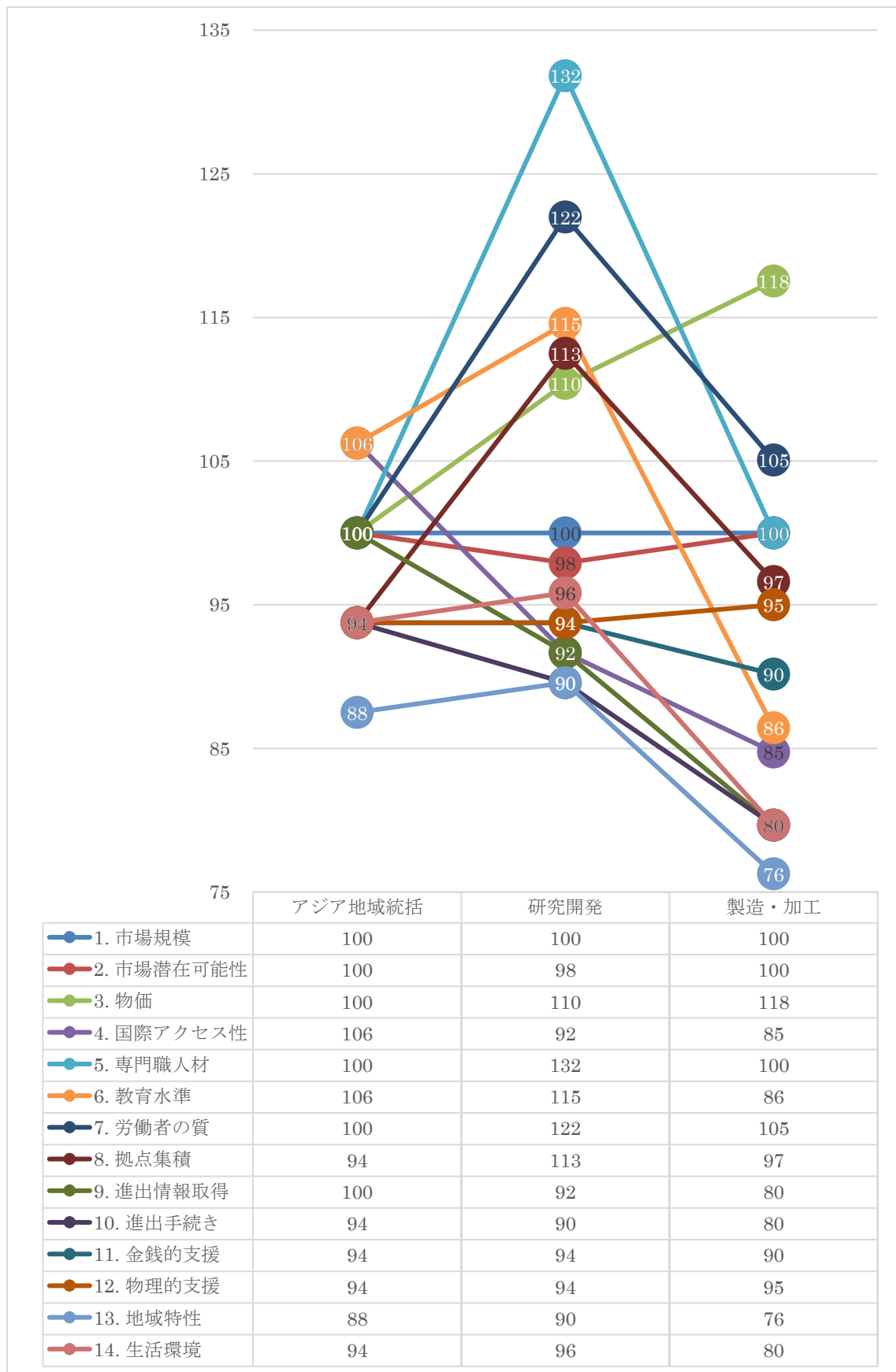


図 97 非中心事業所を立地する際の各項目の平均重視度の機能別比較

第2節 国際アクセス性を構成する要素の重視度・満足度

第1項 ビジネス拠点類型(機能)別にみた国際アクセス性構成要素の重視度の比較

前節において国際アクセス性が重視されているのは中心事業所であることが確認できたので、中心事業所に着目し、本項では、国際アクセス性を構成する各要素の影響度合いを把握し、機能別に企業が重視する要素を比較する。

アンケート調査において、国際アクセス性を構成する要素として国際航空ネットワークや空港施設等に関する14項目を設定し、重視する項目上位5つを選択し、これらについて順位付けする方式で重視度を調査した。

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、各要素の重視度を比較する。

国際アクセス性の構成要素の平均重視度を算出した結果を図98に示す。最も重視度が高いのは「1. 路線数の多さ」、次いで「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」の順となり、上位5位までが6位以下を大きく引き離す結果となった。

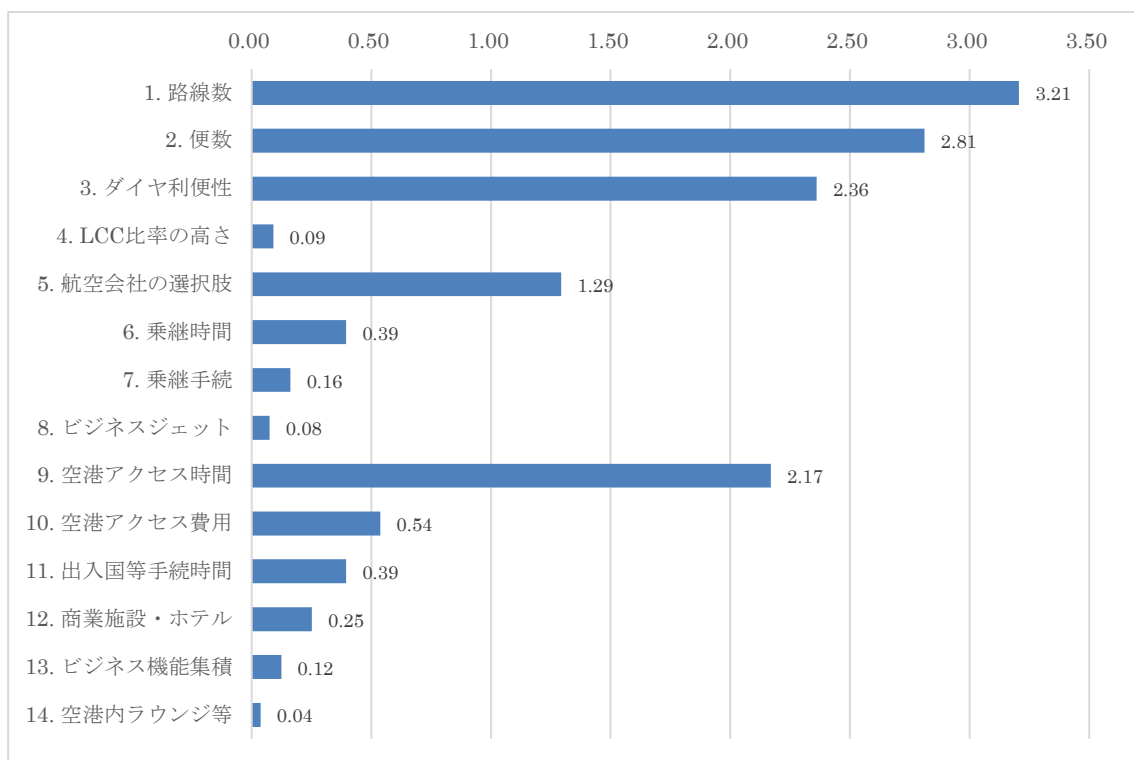


図 98 中心事業所を立地する際の国際アクセス性構成要素の平均重視度

次に、機能別の各要素の平均重視度について、各機能において、「1. 空港の国際線路線数の多さ」の平均重視度を 100 として基準化した平均重視度で比較する。「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」、「製造・加工機能」を取り上げ比較した結果を図 99 に示す。

いずれの機能においても、上位 1～5 位を占めるのは、「1. 空港の国際線路線数の多さ」、次いで「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」の 5 要素である。また、1 位が「1. 空港の国際線路線数の多さ」、5 位が「5. 利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」であることも各機能において共通しており、2～4 位の順位が各機能において異なる。前節において、国際アクセス性の重視度が高いことを確認した「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」についてみると、「アジア地域統括機能」については「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」の重視度が多機能に比べて相対的に低く、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」については、「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」の順で同じ順位となっているが、「研究開発機能」については、これら 3 つの要素は多機能に比べて相対的に高く、1 位の「1. 空港の国際線路線数の多さ」に近い重視度となっている。

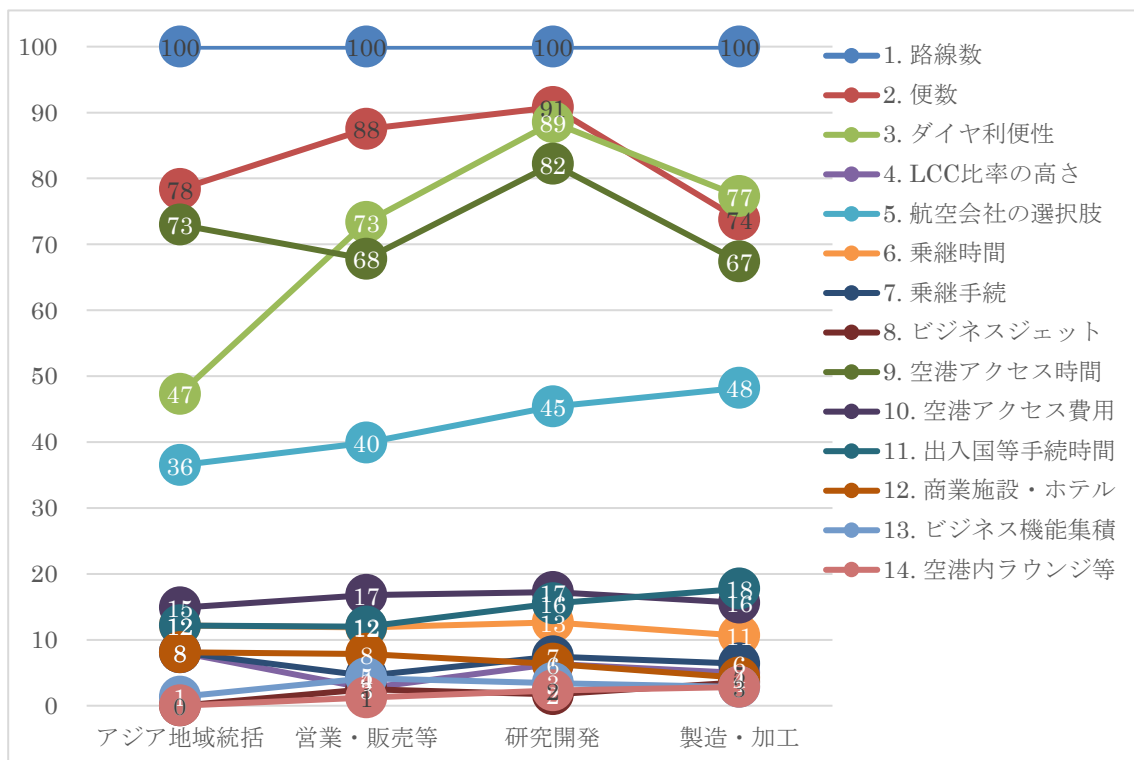


図 99 中心事業所を立地する際の国際アクセス性構成要素の平均重視度の機能別比較

第2項 空港別にみた国際アクセス性構成要素の満足度の比較

本項では、国際アクセス性を構成する要素についての充実度合いを把握し、空港別に企業の業務目的利用における各要素の満足度を比較する。

アンケート調査において、企業が国外を訪問する際に利用する主な出発空港の国際アクセス性を構成する各要素について、どの程度充実していると考えているかを5段階で調査した。

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、各要素の満足度を比較する。

国際アクセス性の構成要素の平均満足度を算出した結果を図100に示す。最も満足度が高いのは「1. 空港の国際線路線数の多さ」、次いで「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」の順となり、上位5位は平均重視度と同じ順位となった。

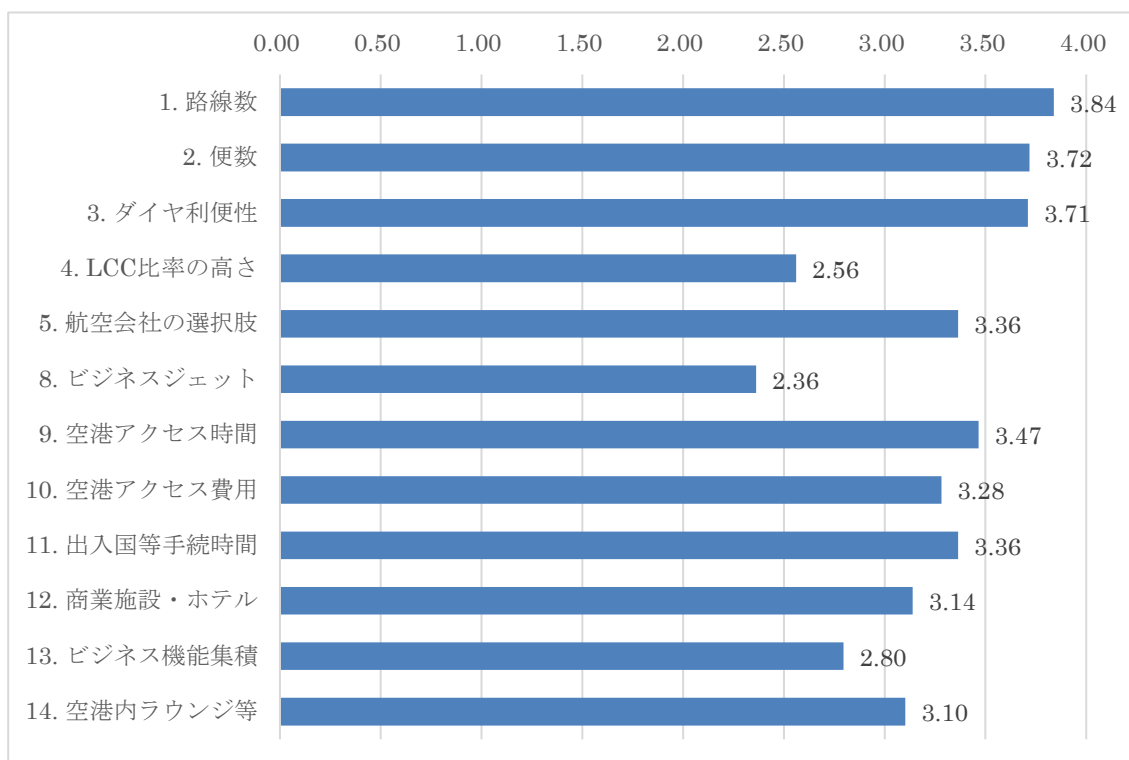


図 100 出発空港における国際アクセス性構成要素の平均満足度

また、平均満足度が高い上位 5 要素について、各空港の平均満足度を比較したものを図 101 に示す。成田空港については、他の 3 空港に比べ、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」を除く「1. 空港の国際線路線数の多さ」、「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択枝の多さ」の 4 要素において他の空港を上回っている。一方、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」については、他の 3 空港に比べ最も低くなっている。羽田空港については、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」の平均満足度が他の 3 空港に比べ最も高くなっており、それ以外の 4 項目「1. 空港の国際線路線数の多さ」、「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択枝の多さ」はとも比較的バランス良く各項目について一定程度の満足度が得られている。関西空港については、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」の平均満足度が相対的に低くなっており、それ以外の 4 項目「1. 空港の国際線路線数の多さ」、「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択枝の多さ」はともに比較的バランスは良いが、各項目について羽田空港よりやや低い満足度となっている。中部空港については、「9. 都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」は羽田空港に次いで高い平均満足度を得られているものの、それ以外の 4 項目「1. 空港の国際線路線数の多さ」、「2. 便数の多さ」、「3. 出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「5. 利用する路線における航空会社の選択枝の多さ」については、ともに 4 空港の中で最も低い平均満足度となっている。

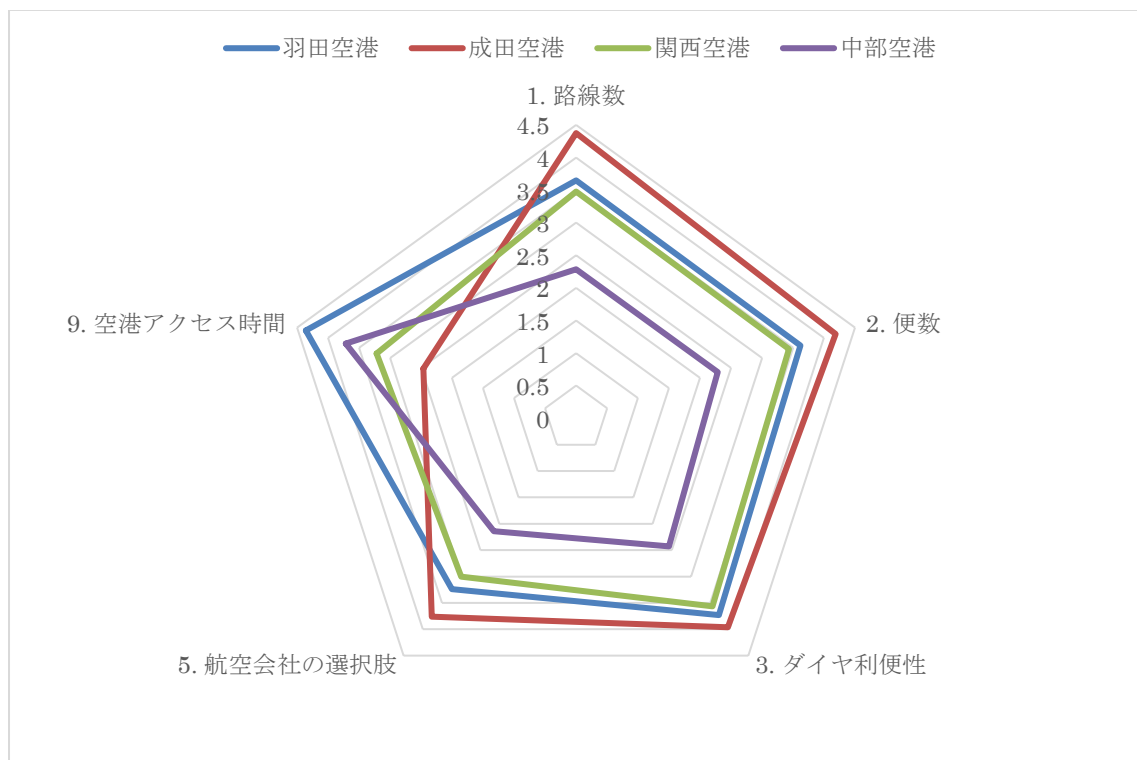


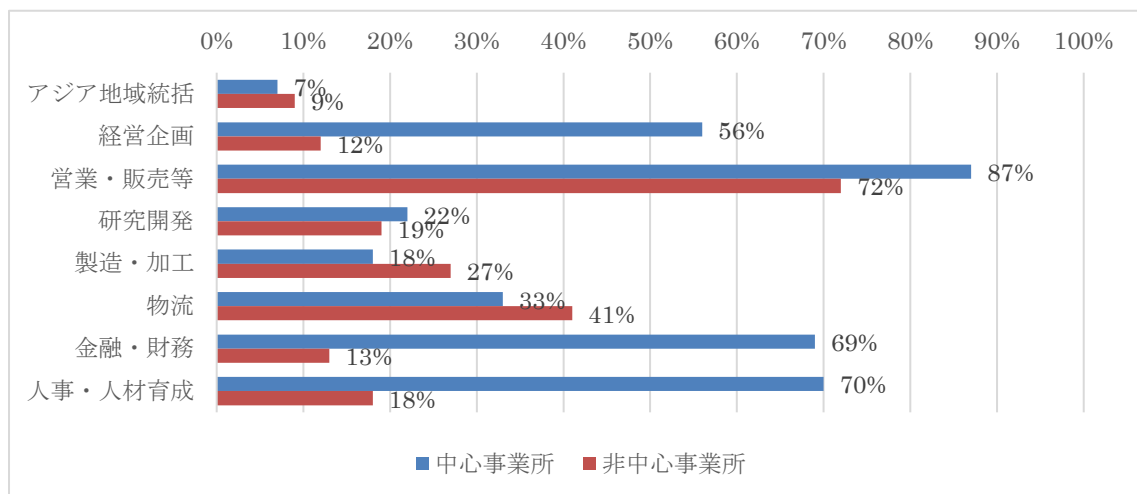
図 101 国際アクセス性構成要素の主要 5 項目の平均満足度の空港別比較

第3節 自治体及び企業アンケート調査結果の比較

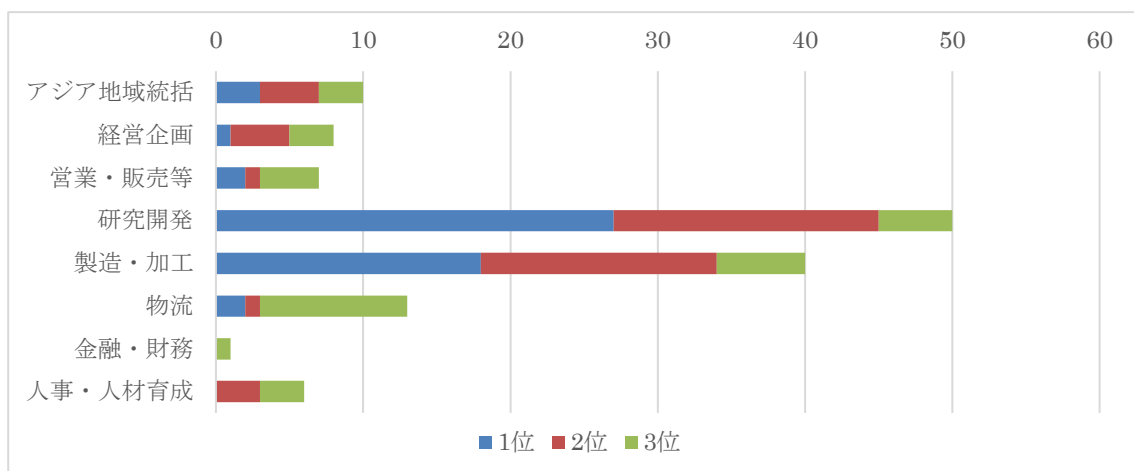
第1項 ビジネス拠点類型(機能)

機能別にみた外資系企業の進出状況と自治体が誘致したいと考える外資系企業の機能を比較する。自治体が誘致したいと考える最も多い機能は「研究開発機能」、次いで「製造・加工機能」となっている。一方で、外資系企業の進出状況を機能別にみると、最も立地が進んでいる機能は「営業・販売・マーケティング機能」であり、「研究開発機能」や「製造・加工機能」の機能を有する事業所の割合は小さい状況にある。

国際航空ネットワークの観点では、立地選択要因としての国際アクセス性の重視度が高い「アジア地域統括機能」、中心事業所の「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」を誘致することで、空港の利用促進につなげていく戦略が考えられる。国際アクセス性の高い地域では、立地の優位性を活かしてこれらの機能を有するビジネス拠点の誘致を目指す戦略も考えられる。また、国際アクセス性が低い地域では、国際アクセス性の重視度が相対的に低い「製造・加工機能」や非中心事業所、すなわち既に国内進出している外資系企業の国内拠点の新設・拡充の誘致に焦点を当てた政策展開も考えられる。



(再掲) 図 42 問 2-1,2-2：中心事業所と非中心事業所の機能比率の比較



(再掲) 図 74 問 4：外資系企業の拠点として主に誘致したいと考える機能 (N=53)

第2項 外資系企業の立地選択要因からみた誘致施策

自治体アンケート調査における図 73 の結果について、第 1 節と同様に基準化した平均重視度を算出し、企業（全中心事業所）と比較した結果を図 102 に示す。「1. 当該地域の市場規模の大きさ」や「2. 当該地域の市場拡大の潜在可能性」が重視されていることは企業と同じように自治体でも把握されている。一方、自治体は、それ以外の項目の平均重視度も同程度に高くなっており、項目間のバラツキが小さかったのに対し、企業は重視する項目の差が明確に現れている。

「9. 当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ」から「12. 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」までは政府・自治体が実施する支援に関連した項目である。特に、「11. 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」と「12. 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」の乖離が大きく、これらは企業が実際に立地選択する際の重視項目としては、14 項目の中で最も低い重視度となっている。

しかし、これをもって直ちに自治体等の支援策が不要と解釈すべきではないと考えられる。企業のニーズを的確に把握できていない、企業のニーズを的確に捉えた政策展開が実現できていない可能性が考えられるからである。例えば、自治体が企業のニーズを十分把握できておらずニーズに合致した支援制度となっていない、あるいは、立地検討段階において、企業がそもそも施策の存在を知らずに立地を決めた可能性も考えられる。

また、アンケート調査における質問は立地選択の際の重視した項目であって、支援策の意義や効果を尋ねる質問ではないことにも留意が必要である。

さらに、「9. 当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ」については、企業においても一定程度の重視度があることも図 102 から確認できる。

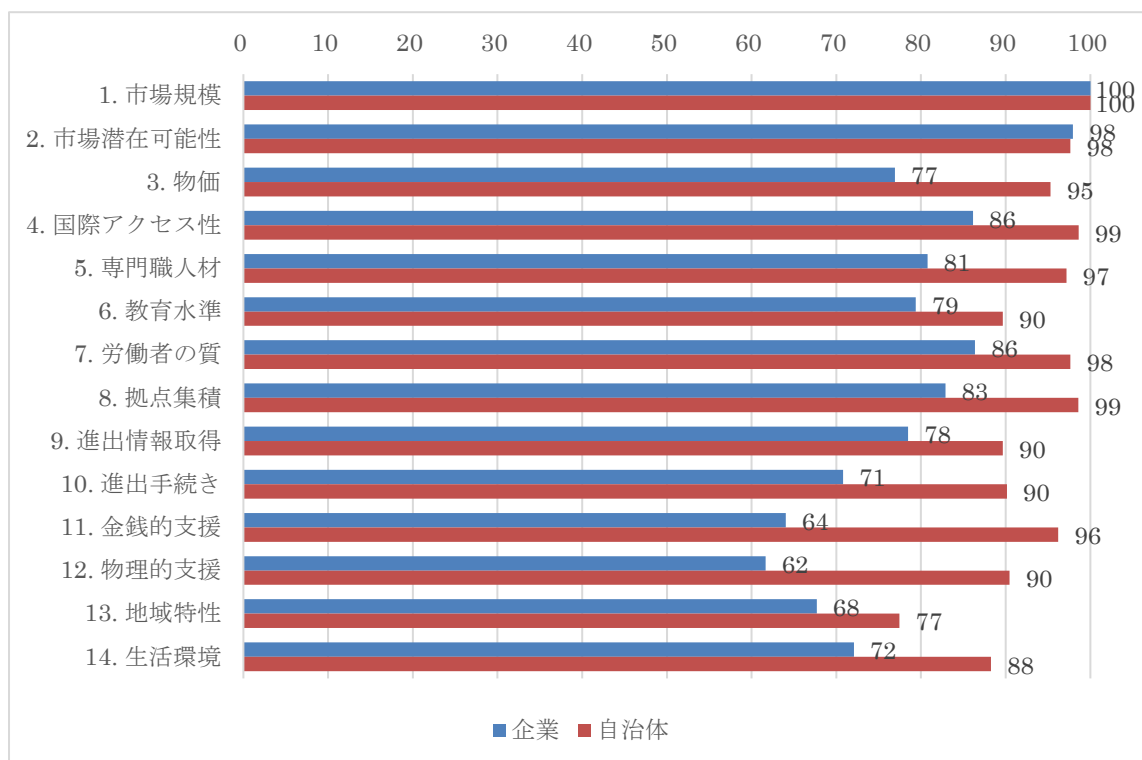
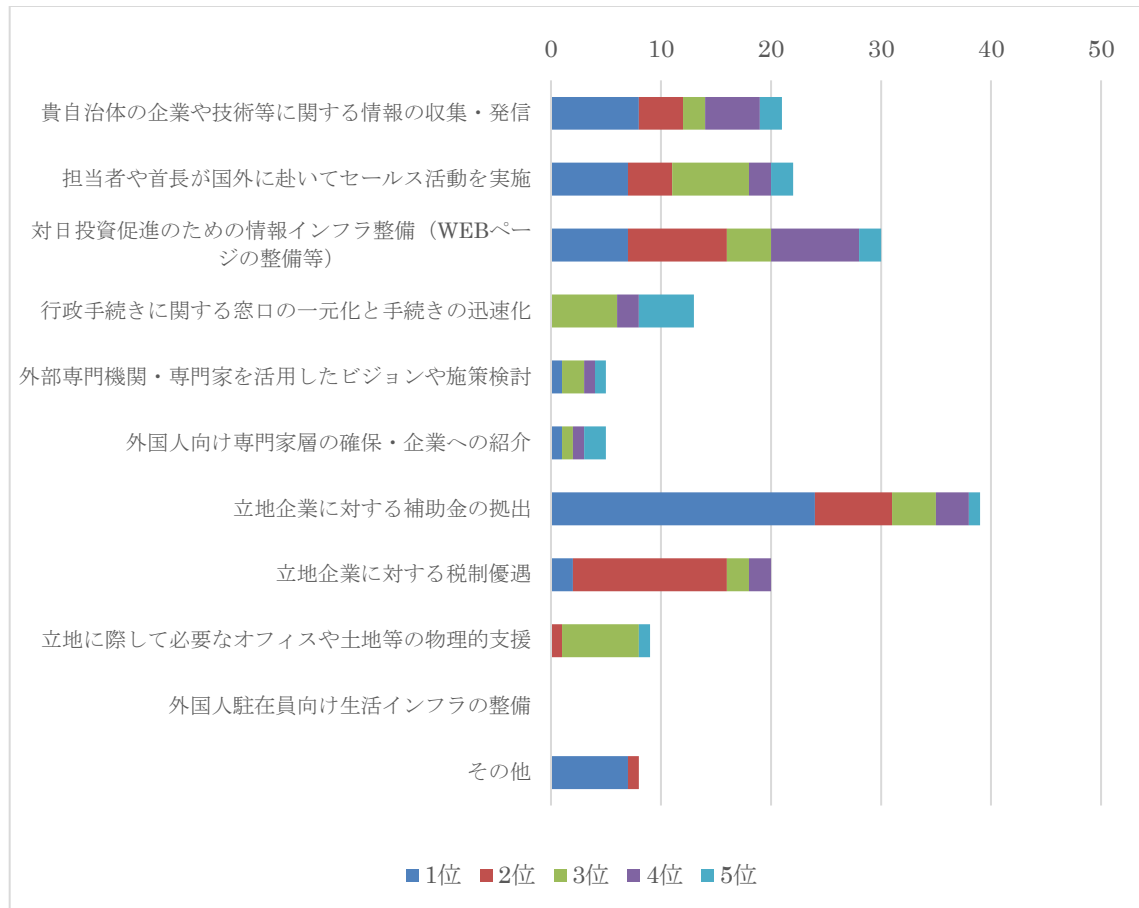


図 102 外資系企業の立地選択時に重視する項目に関する企業と自治体の認識

一方、外資系企業を誘致するために自治体が実施している施策（人員や予算を割いて取り組んでいるもの上位5つ）は図75のとおり、自治体は情報発信よりも立地企業に対する補助金の拠出に注力している状況にあり、自治体の認識と企業のニーズのギャップが施策に現れていることが伺える。

これらを踏まえると、自治体における外資系企業の誘致施策として、今後、情報発信方法や誘致活動でのアピール方法について検証し、改善していくことも必要であると考えられる。



（再掲）図 75 問 5：外資系企業の誘致施策について人員数や予算を割いて取り組んでいる施策（N=50）

外資系企業の大半は東京都・神奈川県・千葉県に立地していることを確認している。一方自治体アンケートでは、東京都・神奈川県・千葉県に限らず、全国の自治体に対して調査を実施している。こうした地域的な差違が結果に影響している可能性を考慮し、東京都・神奈川県・千葉県に立地する企業ならびに自治体のみを対象に同様の分析を実施した。結果を図 103 に示す。図 102 と比較すると、外資系企業の大半が実際に立地している自治体では、企業の認識とより近い認識であることが確認できる。

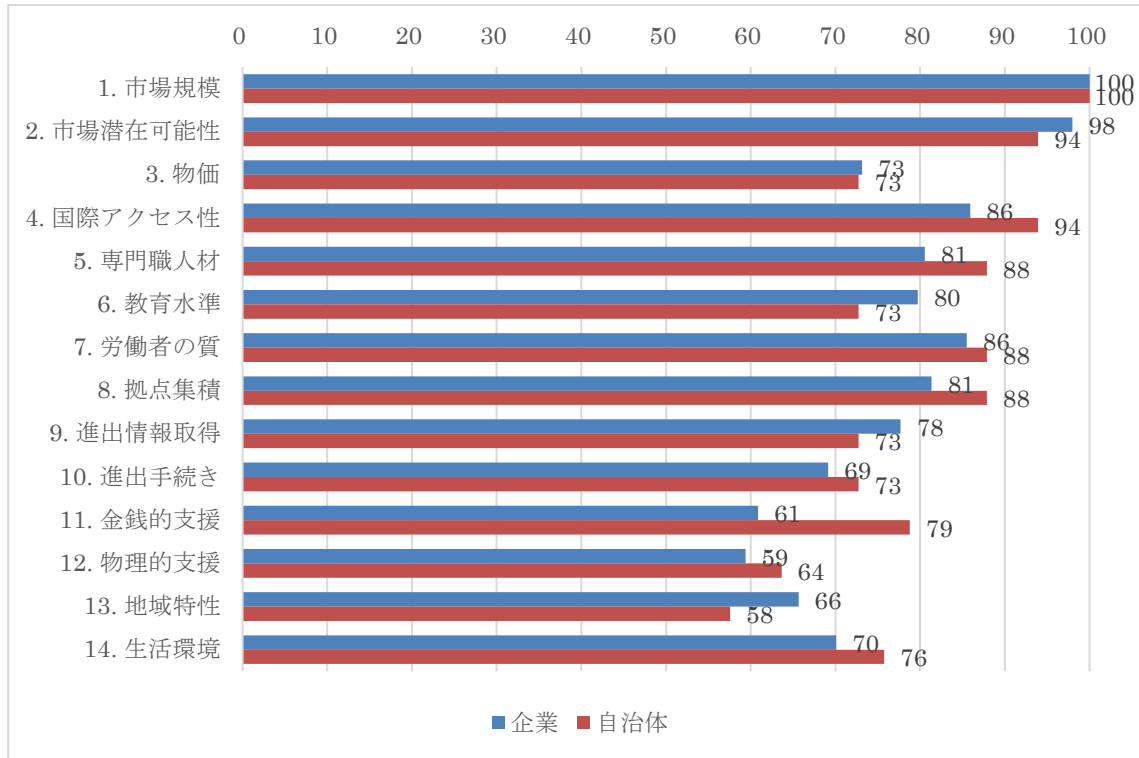


図 103 東京都・神奈川県・千葉県に立地する外資系企業の立地選択時に重視する項目に関する企業と東京都・神奈川県・千葉県にある自治体の認識

第3項 国際アクセス性の重視要素からみたその向上施策

自治体アンケート調査における図 76 の結果について、第 2 節と同様に基準化した平均重視度を算出し、企業（全中心事業所）と比較した結果を図 104 に示す。「1.空港の国際線路線数の多さ」、「2.便数の多さ」、「3.出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「9.都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」が重視されていることは、企業と自治体の認識が概ね一致している。一方、企業において比較的重視されている「5.利用する路線における航空会社の選択肢の多さ」については、自治体の認識が高くないことが確認できる。

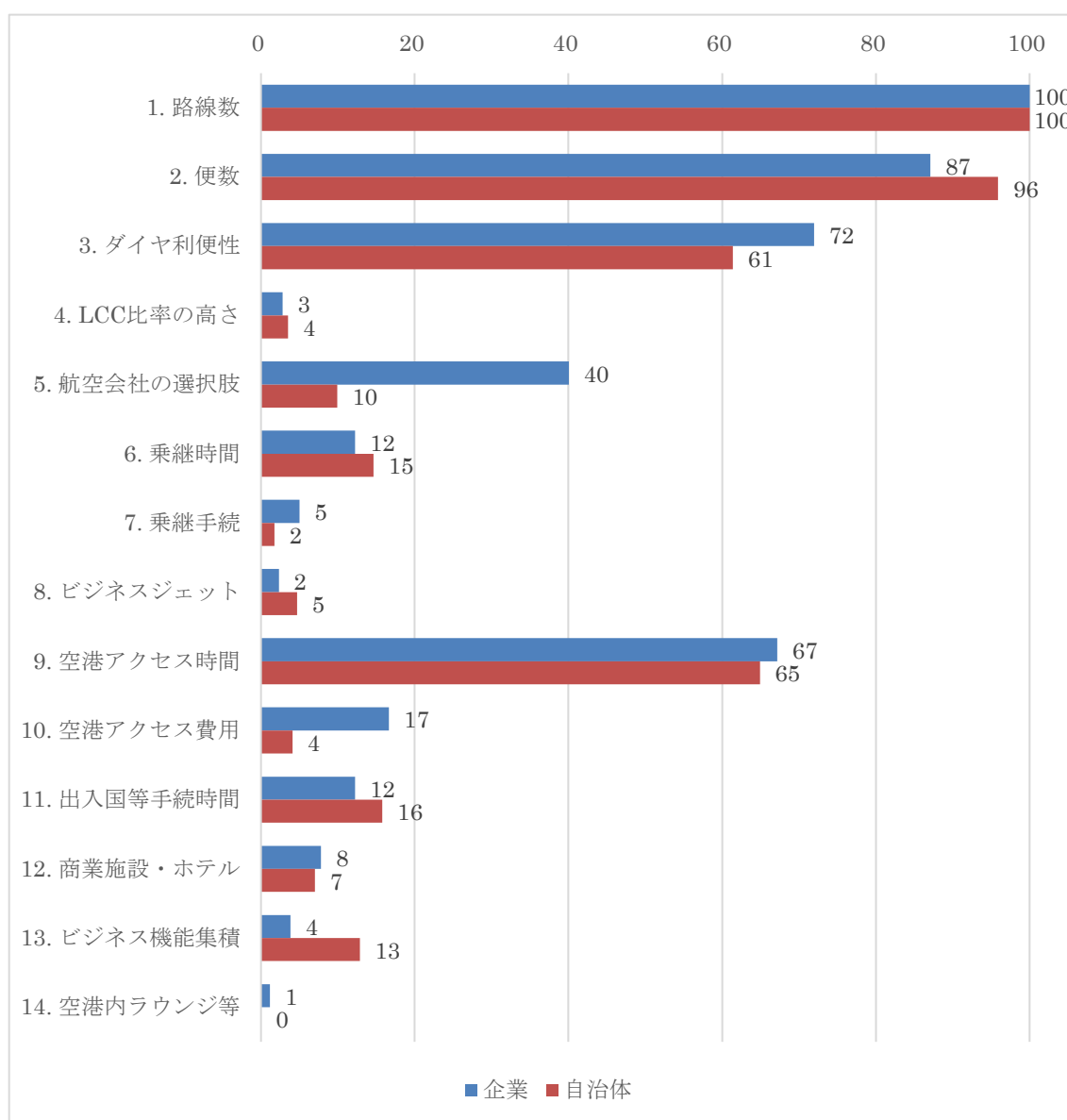
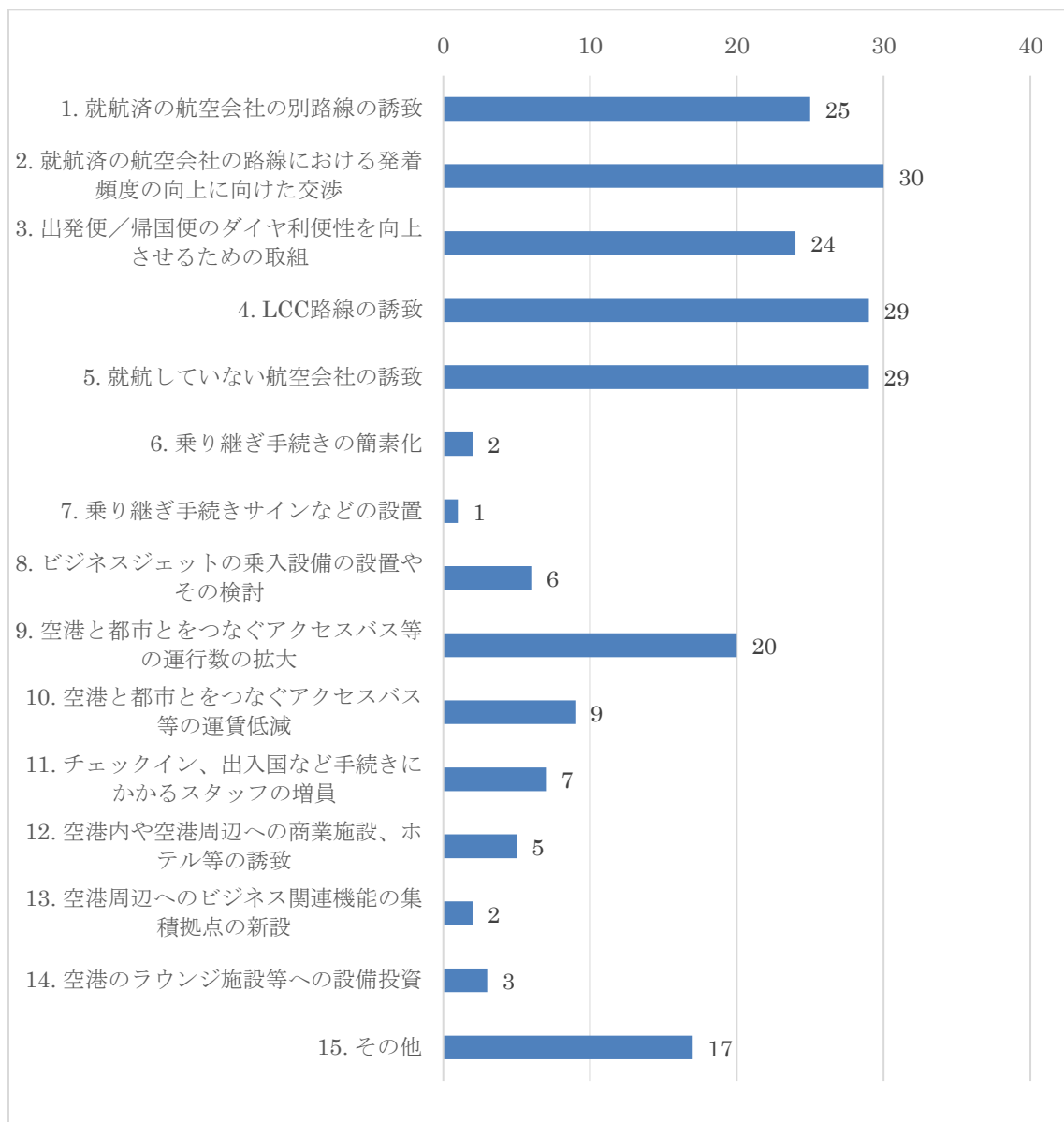


図 104 立地選択時の国際アクセス性重視要素に関する企業と自治体の認識

一方、自治体が利用者を増やすために実施している施策は図 76 のとおりであり、企業が立地選択時に重視している項目である「1.空港の国際線路線数の多さ」、「2.便数の多さ」、「3.出発便／帰国便のダイヤ利便性の高さ」、「9.都市の中心から出国空港までの所要時間の短さ」に関連した施策（それぞれ図 76 の 1,2,3,9）がいずれも実施されている状況にあり、企業のニーズに合致した施策が実施されていることが確認できる。また、「5.利用する路線における航空会社の選択枝の多さ」についても、自治体の認識と企業のニーズにギャップはあったが、施策（図 84 の 5）としては実施されていることが確認できる。

自治体が実施している利用促進に向けたこうした施策は、ビジネス客を増やすためというよりは、むしろ主として観光客をターゲットとしているものと考えられるが、こうした利用促進施策は企業のニーズにも対応しており、立地選択要因としての国際アクセス性向上、すなわち国際アクセス性に係る立地競争力の強化にも資するものと考えられる。



（再掲）図 84 問 11：観光客並びにビジネス客の利用者数を増やすために実施している施策(複数回答) (N=45)

第5章 まとめ

本調査研究では、我が国への外資系企業の進出動向と国際航空旅客流動の実態を整理するとともに、我が国に立地する外資系企業を対象にアンケート調査を実施し、企業の立地選択においてビジネス環境として求める国際アクセス性について、具体的な国際航空ネットワークの要素等を把握したほか、外資系企業の誘致施策に関して自治体アンケート調査も実施し、企業アンケート調査との比較も行った。本調査研究で得られた主な知見は以下のとおりである。

- 1) 外資系企業の立地選択は、中心事業所と非中心事業所で重視する要素が異なり、中心事業所の立地選択においては、市場の規模や市場拡大の潜在可能性が最も重視され、次いで、国際アクセス性、労働者の質、他社拠点の集積などが続いており、国際アクセス性は立地選択における必要条件として一定程度重視されていることを明らかにした。
- 2) 事業所の機能別にみると、中心事業所では特に「アジア地域統括機能」、「営業・販売・マーケティング機能」、「研究開発機能」、非中心事業所では「アジア地域統括機能」の立地選択において、国際アクセス性の重視度が高いことを明らかにした。
- 3) 中心事業所の立地選択において重視される国際アクセス性の具体的な要素は、事業所機能による違いはあるものの、特に①路線数、②便数、③ダイヤ利便性、④空港アクセス時間、⑤航空会社の選択肢、の5要素が共通して重視されていることを明らかにした。
- 4) 今後の立地選択における国際アクセス性に関して、特に①就航路線、②便数、③空港までの所要時間、④ダイヤ利便性、⑤出入国手続きに要する時間、について、最低限必要な条件があるとする企業が多いことを明らかにした。
- 5) 具体的には、直行便が1日あたり2便以上就航し、多様な時間帯に分散したダイヤがあり、空港までの所要時間が1時間以内、出入国手続きに要する時間が30分以内、が最低限必要と考える条件とする企業が多いことを明らかにした。
- 6) 外資系企業の立地選択における自治体の認識や誘致施策と企業のニーズに乖離があることを明らかにし、より企業のニーズに添えていくためには、企業進出に関する効果的な情報発信の重要性を指摘した。

海外からの投資を呼び込むためには、市場の規模や潜在可能性といった市場としての魅力が最重要であり、国際アクセス性も立地選択の主要な必要条件であることを確認した。立地選択要因としての国際アクセス性向上のためには、本調査研究で明らかにした国際航空ネットワークの各要素を強化していくことが重要であり、対日直接投資を推進する産業政策面からも有効である。また、企業のニーズを的確に把握し、空港所在地域の強みを活かした企業誘致も必要である。こうした国際アクセス性向上施策と企業誘致施策を両面から戦略的に取組むことにより、国際的な都市間交流が拡大し、国際航空ネットワークの安定的維持・拡充につながり、我が国の立地競争力の更なる強化に資するものと考えられる。

なお、本調査研究では、既に我が国に立地している外資系企業に対してアンケート調査を実施し、他国に立地した外資系企業の重視項目や国際アクセス性に対する満足度等について他国と比較した検討を行っていない。我が国の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を形成していくうえでは、これらを把握することが今後の課題である。

本調査研究の成果が、航空政策等に携わる国・地域等あらゆる関係者の皆様において、企業の立地選択と国際アクセス性との関係についての理解を深め、今後の国際航空ネットワークのあり方を考える政策検討の一助となれば幸いである。

謝辞

本調査研究を進めるうえで、東京海洋大学遠藤伸明教授、慶應義塾大学大久保敏弘教授、東京工業大学花岡伸也准教授に調査研究全般にわたり有益な助言をいただいた。また、アンケート調査において、多くの外資系企業及び地方自治体のご担当者様にご協力をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) Bel Germa, Fageda Xavier (2008 年) “Getting there fast: Globalization, intercontinental flights and location of headquarters” Oxford University Press, *Journal of Economic Geography*, p.471-495, 8 巻 4 号
- 2) 内閣府 (2008 年～2016 年)「国民経済計算」内閣府
- 3) CIA (2017 年) “The World Factbook”CIA
- 4) Gerben Broekema (2015 年) “The ‘mainport’ strategy” Schiphol Group presentation to the Danish Aviation annual event
- 5) IMF (2016 年) “World Economic Outlook” IMF
- 6) JETRO シンガポール (2016 年)「アジア大洋州地域における日系企業の地域統括機能調査報告書」JETRO
- 7) 日本政府観光局 (2008 年～2016 年)「訪日外客統計」日本政府観光局
- 8) 鎌倉夏来, 松原宏 (2012 年)「多国籍企業によるグローバル知識結合と研究開発機能の地理的集積」経済地理学会『経済地理学年報』p.118-137, 58 巻 2 号
- 9) 久武昌人, 縄田和満 (2003 年)「我が国企業の海外直接投資の要因分析」経済産業省『METI-RAD Working Paper Series』
- 10) 外務省 (2005 年～2016 年)「海外在留邦人数調査統計」外務省
- 11) 経済産業省 (2016 年)「工場立地動向調査」経済産業省
- 12) 経済産業省 (2015 年)「通商白書 2015」経済産業省
- 13) 経済産業省 (2006 年～2015 年)「外資系企業動向調査」経済産業省
- 14) 国土交通省 (2005 年～2016 年)「国際航空旅客動態調査」国土交通省
- 15) 国税庁 (2008 年～2016 年)「国税庁統計年報」国税庁
- 16) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング (2014 年)「日系サービス業グローバル展開動向調査」三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング
- 17) OAG (2007～2016 年) “Schedule Analyser” OAG
- 18) OAG (2007～2016 年) “Traffic Analyser” OAG
- 19) PUJINDA, Panit. (2007 年) “The Competitiveness of Airport Regions in Southeast Asia: the Lesson from Two Arch Rivals in Europe.” Nakhara, *Journal of Environmental Design and Planning*, p.69-80, 第 2 巻
- 20) PwC あらた監査法人 (2016 年)「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査 報告書」経済産業省
- 21) 佐藤充 (2008 年)「生産拠点の立地決定における技術の重要性—先行研究のレビューと理論的課題—」法政大学『地域イノベーション』p.41-50, 第 1 号
- 22) Schiphol Real Estate Pieter van der Horst (2014 年) “DEVELOPMENTS BENEFITTING FROM THE AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL AEROTROPOLIS” AEROTROPOLIS EMEA PRESENTATIONS
- 23) 高橋意智郎 (2011 年)「多国籍企業の立地と対日直接投資」実践女子大学『実践女子大学人間社会学部紀要』p.29-53, 第 7 集
- 24) 東洋経済新報社 (2017 年)「外資系企業総覧」東洋経済新報社
- 25) Royal Schiphol Group (2016 年) “Annual Report 2016” Royal Schiphol Group
- 26) シンガポール運輸省 “Singapore: A Global Air Hub” シンガポール運輸省
- 27) 世界銀行 (2016 年) “World Development Indicators” 世界銀行
- 28) 山崎朗 (2011 年)「グローバル・リンケージと都市」福岡アジア都市研究所『都市政策研究』p.1-9, 第 12 号

参考資料編

1. 外資系企業の立地と国際航空旅客に関する企業アンケート調査票

外資系企業の立地と国際航空利用に関するアンケート 調査票

本アンケートにご回答いただきます、ご担当者様のお名前・ご所属・役職・ご連絡先をお知らせください。
記入内容について照会させて頂く場合がございますので、ご記入をお願いいたします。
記入ではなく、名刺を返信用封筒に同封して頂く形でも構いません。その場合、お名前の欄に「名刺同封」とお書きください。

お名前		ご所属		役職	
e-mail address			電話番号		

貴社の名称、国外からの出資比率(外資比率)、2016年度の日本国内における売上高、所在地の住所、資本金、常用労働者数、外国人の常用労働者数、有形固定資産の総額をお知らせください。売上高については、銀行業・生命保険業・損害保険業は経常収益を、その他金融業は営業収益を記入してください。常用労働者数は、期間を定めずに、若しくは1ヶ月を超える期間を定めて雇用している者、又は調査時点の前2ヶ月において、それぞれ18日以上雇用した者を記入してください。人材派遣業者からの派遣従業員は含めないでください。(売上高以外は2017年9月1日現在を記入して下さい)

名称											外資比率	百	十	一	・	%	売上高	十兆	兆	千億	百億	十億	億	千万	百万	百万円				
所在地	〒																				資本金	十兆	兆	千億	百億	十億	億	千万	百万	百万円
常用労働者数	万	千	百	十	一		うち外国人常用労働者数	万	千	百	十	一		人	有形固定資産	十兆	兆	千億	百億	十億	億	千万	百万	百万円						

I. 貴社の現状について伺います。

問1 貴社の日本への進出形態は次のうちどれですか。該当するものに○をお付け下さい。

1. 日本法人 2. 外国企業の支社(支店) 3. 駐在員事務所 4. その他 ()

問2 貴社の日本国内の事業所のうち経営上の中心となる事業所(以下、「中心事業所」という)は、次のうち、いずれの機能を有しますか。機能のあり・なしに○をつけてください。また「中心事業所」以外に、各機能を有する拠点はありますか。それぞれあり・なしのいずれかに○をつけてください。加えて、中心事業所以外の事業所数を機能ごとにお書きください。中心事業所以外の事業所数は、同一事業所内に複数の機能を有する場合は、それぞれに記入してください。問4以降の機能ごとの設問については、本設問において**太字**としている3機能が中心事業所以外にある場合のみご回答ください。

機能	アジア地域統括機能	経営企画機能	営業・販売・マーケティング機能	研究開発機能	製造・加工機能	物流機能	金融・財務機能	人事・人材育成機能
機能の詳細 (Regional headquarter)	アジア・オセアニア地域において、海外親会社と資本関係を有する拠点を統括する拠点。	経営戦略や経営計画を定め、それらを実行するための経営資源の配分等を行う拠点。	商品・サービスの販売、営業、及び販売・営業戦略を立案する拠点。	製品・サービスの生産・製造工程などに関する開発や技術的改善を計る業務を担当する拠点。	製品・サービスを製造もしくは加工する拠点。	製品・サービスの輸送、配送、保管、荷役、流通加工などを行う拠点。	予算の作成、経理、資金の運用又は調達などを行う拠点。	人材の採用、配置、処遇、及び育成を担当する拠点。
中心事業所	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし
中心事業所以外	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし	あり・なし
事業所数	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所	十 一 箇所

↓ **アジア地域統括機能を有する場合、問3にもお答えください。有しない場合は問4へお進み下さい。**

問3 貴社がアジア地域統括機能を有している場合、下記の問3-1、3-2にお答えください。

問3-1 統括している地域をお知らせください。(当てはまるものすべてに○) →問3-2へ

1. 中国 2. 香港 3. 台湾 4. 韓国 5. インド 6. ベトナム 7. タイ 8. インドネシア
9. カンボジア 10. フィリピン 11. マレーシア 12. シンガポール 13. オーストラリア
14. ニュージーランド 15. 日本(貴社以外の日本法人) 16. その他のアジア・オセアニア地域(国・地域)

問3-2 貴社のアジア地域統括部門が現地で統括している機能をお知らせください。(当てはまるもの全てに○) →問4へ

1. 経営企画機能 2. 営業・販売・マーケティング機能 3. 研究開発機能 4. 製造・加工機能
5. 物流機能 6. 金融・財務機能 7. 人事・人材育成機能

問4 下記の各機能を有する最も主な事業所が所在する都道府県、市区町村、従業員数、設立形態、

設立(または買収)年をそれぞれお知らせください。

最も主な事業所とは、該当する機能を有する事業所のうち、最も当該機能に関する従業員が多い事業所とします。

該当する拠点が中心事業所以外にない場合、記入は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

	中心事業所	中心事業所以外(下記拠点があれば)																							
		アジア地域統括拠点								研究開発拠点								製造・加工拠点							
都道府県																									
市区町村																									
従業員数		万	千	百	十	一			人	万	千	百	十	一			人	万	千	百	十	一			人
設立形態		1. 新設 2. 買収								1. 新設 2. 買収								1. 新設 2. 買収							
設立または買収年		西暦							年	西暦							年	西暦							年

II. 貴社の航空利用の実態について伺います。

問5 下記の各機能を有する国内の最も主要な事業所から、業務目的で国外を訪問される方はどのくらいいらっしゃいますか。
それらの方の1人あたりの国外訪問頻度とオンラインでの会議頻度(電話・TV)はどの程度ですか。また、国外への渡航者に占める割合が最も高い職階をお知らせください。それぞれ最も近いものをお選びください。(それぞれ1つずつ○)
該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

	中心事業所						中心事業所以外(下記拠点があれば)																	
							アジア地域統括拠点						研究開発拠点						製造・加工拠点					
国外訪問人数	万	千	百	十	一	人	万	千	百	十	一	人	万	千	百	十	一	人	万	千	百	十	一	人
国外訪問頻度	1. 年に1往復未満 2. 年に1往復 3. 3ヶ月に1往復 4. 1ヶ月に1往復 5. 1ヶ月に3往復 6. 1ヶ月に5往復 7. それ以上()						1. 年に1往復未満 2. 年に1往復 3. 3ヶ月に1往復 4. 1ヶ月に1往復 5. 1ヶ月に3往復 6. 1ヶ月に5往復 7. それ以上()						1. 年に1往復未満 2. 年に1往復 3. 3ヶ月に1往復 4. 1ヶ月に1往復 5. 1ヶ月に3往復 6. 1ヶ月に5往復 7. それ以上()						1. 年に1往復未満 2. 年に1往復 3. 3ヶ月に1往復 4. 1ヶ月に1往復 5. 1ヶ月に3往復 6. 1ヶ月に5往復 7. それ以上()					
オンライン会議頻度	1. 年に1回未満 2. 年に1回 3. 3ヶ月に1回 4. 1ヶ月に1回 5. 1ヶ月に3回 6. 1ヶ月に5回 7. それ以上()						1. 年に1回未満 2. 年に1回 3. 3ヶ月に1回 4. 1ヶ月に1回 5. 1ヶ月に3回 6. 1ヶ月に5回 7. それ以上()						1. 年に1回未満 2. 年に1回 3. 3ヶ月に1回 4. 1ヶ月に1回 5. 1ヶ月に3回 6. 1ヶ月に5回 7. それ以上()						1. 年に1回未満 2. 年に1回 3. 3ヶ月に1回 4. 1ヶ月に1回 5. 1ヶ月に3回 6. 1ヶ月に5回 7. それ以上()					
主な職階	1. 役員やそれに準じるクラス 2. 部長やそれに準ずるクラス 3. 課長やそれに準ずるクラス 4. それ以下のクラス						1. 役員やそれに準じるクラス 2. 部長やそれに準ずるクラス 3. 課長やそれに準ずるクラス 4. それ以下のクラス						1. 役員やそれに準じるクラス 2. 部長やそれに準ずるクラス 3. 課長やそれに準ずるクラス 4. それ以下のクラス						1. 役員やそれに準じるクラス 2. 部長やそれに準ずるクラス 3. 課長やそれに準ずるクラス 4. それ以下のクラス					

問6 下記の各機能を有する国内の最も主要な事業所の従業員が業務目的で国外を訪問する際、訪問することの多い国・地域を上位3つまでご記入ください。よく訪問する国が3つもない場合には、1番目ないし、1,2番目のみご記入ください。
該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

	中心事業所						中心事業所以外(下記拠点があれば)																	
							アジア地域統括拠点						研究開発拠点						製造・加工拠点					
1番目																								
2番目																								
3番目																								

問7 下記の各機能を有する国内の最も主要な事業所から業務目的で国外へ渡航される際の主な移動パターンをお知らせください。(それぞれ1つずつ○)
該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

	中心事業所						中心事業所以外(下記拠点があれば)																	
							アジア地域統括拠点						研究開発拠点						製造・加工拠点					
移動パターン	1. 複数の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 2. 同一の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 3. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊有り) 4. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊無し)						1. 複数の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 2. 同一の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 3. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊有り) 4. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊無し)						1. 複数の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 2. 同一の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 3. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊有り) 4. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊無し)						1. 複数の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 2. 同一の地域(アジア、欧州、北米、南米など)にある複数の国を周遊 3. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊有り) 4. 海外にある1つの国を訪問し日本に帰国する(海外宿泊無し)					

問8 下記の各機能を有する国内の最も主な事業所に対して、**貴社・貴グループの国外事業所や国外取引先企業などより、年間にのべ何名ほど来日し、貴社を訪問されますか。**

該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

	中心事業所						中心事業所以外(下記拠点があれば)																	
							アジア地域統括拠点						研究開発拠点					製造・加工拠点						
のべ訪問人数	万	千	百	十	一		万	千	百	十	一		万	千	百	十	一		万	千	百	十	一	
					0	人					0	人					0	人					0	人

問9 **可能であれば、貴社ののべ国外出張人数、国外旅費(交通費)の総額について、2016年度の実績をお知らせください。**

出張人数	万	千	百	十	一	人	旅費総額	千億	百億	十億	億	千万	百万	十万	万	万円

Ⅲ. 貴社が各拠点を立地された際に重視された項目等について伺います。

問10 下記の各機能を有する国内の最も主な事業所を日本の当該地域に新設あるいは買収した際に、下記の項目について、どの程度重視したと考えられるか、5段階でご記入ください。(5.重視した、4.どちらかといえば重視した、3.どちらともいえない、2.どちらかといえば重視しなかった、1.重視しなかった)

該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

項目	中心事業所	中心事業所以外(下記拠点があれば)														
		アジア地域統括拠点					研究開発拠点					製造・加工拠点				
1. 当該地域の市場規模の大きさ	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
2. 当該地域の市場拡大の潜在可能性	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
3. 当該地域の物価(人件費・原材料費・輸送費など)	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
4. 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 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
5. 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	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
6. 当該地域の教育水準(ビジネス英語等を含む)	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
7. 当該地域の労働者の質	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
8. 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)	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
9. 当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
10. 当該地域における企業進出に関する手続きの簡素さ	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
11. 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	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
12. 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	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
13. 当該地域の固有の特性(気候、風土・文化や伝統など)	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
14. 当該地域の生活環境(医療、学校等)	5 4 3 2 1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1

問10-1 アジア地域統括機能を有する会社に伺います。

アジア地域統括機能を、**他国ではなく日本に設置した理由**として最もよくあてはまるものを下記よりお選びください。

1. 日本は他国に比べ市場規模が大きいため 2. 日本は他国に比べ、市場拡大の潜在可能性が高いため 3. 日本の物価(人件費・原材料費・輸送費など)が他国に比べ安い 4. 日本の国際アクセス性が他国に比べ高い(国際航空ネットワークや空港施設の充実度) 5. 日本において専門職人材(経営、財務、法務、研究者、技術者)を他国に比べ獲得しやすい 6. 日本の教育水準(ビジネス英語等を含む)が高いため 7. 日本の労働者の質が高いため 8. 他国に比べ他社の拠点や大学等が集積しており、情報や原材料・部品等が取得しやすい 9. 日本への企業進出に関する情報が得やすい 10. 日本への企業進出に関する手続きが簡素なため 11. 補助金や税制優遇などの政府や自治体の支援策が充実しているため 12. オフィス取得やインフラについて政府や自治体からの支援が充実しているため 13. 日本固有の特性(気候、風土・文化や伝統など) 14. 日本における生活環境(医療、学校等)が充実しているため 15. その他(以下に具体的にご記入ください)	(1つに○)
---	--------

問10-2 アジア地域統括機能を有する会社に伺います。

アジア地域統括機能を日本に設置する際、日本以外に比較検討した国・地域はありますか。

下記よりお選びください。(あてはまるものすべてに○)

1. シンガポール	2. 香港	3. タイ	4. マレーシア	5. 上海	6. 北京	7. 韓国	8. その他()
-----------	-------	-------	----------	-------	-------	-------	-----------

問11 下記の各機能を有する国内の最も主な事業所を日本に新設または買収した際、国際航空ネットワークや空港施設に関する各項目について、**重視したと考えられるものを下記より5つ選び、重視する順に選択肢の番号をご記入ください。**該当する拠点が日本にない場合、当該拠点についての回答は不要です。中心事業所の欄のみご記入ください。

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

重視順	中心事業所	中心事業所以外(下記拠点があれば)		
		アジア地域統括拠点	研究開発拠点	製造・加工拠点
1				
2				
3				
4				
5				

問12 下記の各機能を有する国内の最も主要な事業所より、貴社の役員・従業員が業務目的で
国外を訪問する際に利用する主な出発空港をお知らせください。

また、よく利用される乗継空港があれば、国内外の空港を問わずお知らせください。

中心事業所		中心事業所以外(下記拠点があれば)					
		アジア地域統括拠点		研究開発拠点		製造・加工拠点	
出発空港	乗継空港	出発空港	乗継空港	出発空港	乗継空港	出発空港	乗継空港
→空港Aとします。	→空港Bとします。	→空港Cとします。	→空港Dとします。	→空港Eとします。	→空港Fとします。	→空港Gとします。	→空港Hとします。

問13 問12でご回答頂いた主な出発空港等における国際航空ネットワークや空港施設に関する各項目について、
どの程度充実していると考えているか5段階でご記入ください。(5.充実している、4.どちらかといえば充実している、
 3.どちらともいえない、2.どちらかといえば充実していない、1.充実していないのうち1つに○)
 該当する空港がない場合、回答は不要です。

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

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

IV. 貴社の今後の日本国内における立地意向について伺います。

問14 下記の各機能について伺います。日本での拠点の新設・拡充を現在検討しているかお知らせください。(1つに○)

1. 今後検討の可能性はある→問14-1へ 2. 検討している→問14-1へ 3. 検討予定はない→問15へ

問14-1 拠点の新設・拡充の可能性はあるまたは検討している新規拠点の機能として考えられるものをお知らせください。
(当てはまるものすべてに○) →問14-2へ

1. アジア地域統括機能 2. 経営企画機能 3. 営業・販売・マーケティング機能
4. 研究開発機能 5. 製造・加工機能 6. 物流機能 7. 金融・財務機能 8. 人事・人材育成機能

問14-2 拠点の新設・拡充の可能性はあるまたは検討している新規拠点の立地地域として考えられるものをお知らせください。

1. 北海道 2. 東北 3. 関東 4. 中部
5. 近畿 6. 中国・四国 7. 九州 8. 沖縄

(1つに○)→問14-3へ

問14-3 差し支えなければ、拠点の新設・拡充の可能性はあるまたは検討している新規拠点の立地する都道府県名を
お知らせください。→問15へ

問15 国際アクセス性に関する下記の各項目について、立地選択のために最低限必要と考える条件があるかお知らせください。
(「必要と考える条件がある」列の1つに○) 必要と考える条件がある場合、具体的な条件に当てはまるものをお知らせ
ください。(「立地選択のために最低限必要と考える条件」列の1つに○)

項目		必要と考える 条件がある	立地選択のために最低限必要と考える条件 (左間において「1. ある」とされた場合のみご回答ください)
就航路線		1. ある 2. ない	1. 立地先の最寄り空港から主要用務地までの直行便が就航している 2. 立地先の最寄り空港から国内乗継空港までの路線が就航していればよい 3. 立地先の最寄り空港から国内外の乗継空港に路線が就航していればよい (乗継空港が国内空港でなくともよい) 4. その他(具体的に)
「就航路線」の回答が「2」の場合に回答	国内線－国際線間の乗り継ぎにかかる時間	1. ある 2. ない	1. 1時間以内 2. 2時間以内 3. 3時間以内 4. その他(具体的に)
	国内線－国際線間の乗り継ぎ手続きのわかりやすさ	1. ある 2. ない	何か条件がありましたら () お書きください
最寄空港で主に利用する路線の便数		1. ある 2. ない	1. 2便／日以上就航している 2. 1便／日便以上就航している 3. 2便／週以上就航している 4. 1便／週便以上就航している 5. その他(具体的に)
最寄空港で主に利用する路線のダイヤ		1. ある 2. ない	1. 目的地/乗継空港に午前中到着の便があること 2. 目的地/乗継空港に夕方までの到着便がある 3. 目的地/乗継空港に深夜到着とならないこと 4. その他()
LCCの業務利用における条件/要件		1. ある 2. ない	1. 運賃が安い 2. 欠航等運航上の問題が多くない 3. 乗継利便性が悪くない 4. その他()
立地先から最寄空港までの所要時間		1. ある 2. ない	1. 30分以内 2. 1時間以内 3. 2時間以内 4. その他(具体的に)
立地先から最寄空港までの交通費		1. ある 2. ない	1. 500円以下 2. 1000円以下 3. 5000円以下 4. その他(具体的に)
ビジネスジェットの利用について		1. ある 2. ない	1. ビジネスジェット用のスロットが確保されていること 2. CIQ手続きが迅速であること 3. グランドハンドリングサービスが充実していること 4. その他(具体的に)
出入国手続きに要する時間		1. ある 2. ない	1. 15分以内 2. 30分以内 3. 1時間以内 4. その他(具体的に)
空港内や空港周辺の商業施設、ホテル等の充実		1. ある 2. ない	何か条件がありましたら () お書きください
空港周辺におけるビジネス関連機能の集積		1. ある 2. ない	何か条件がありましたら () お書きください
空港のラウンジ施設等の充実		1. ある 2. ない	何か条件がありましたら () お書きください

2. 外資系企業の誘致施策に関する自治体アンケート調査票

外資系企業の誘致施策に関するアンケート 調査票

貴自治体の名称をお知らせください。

名 称	
--------	--

I. 貴自治体における企業誘致関連部署のご担当者様に伺います。

本アンケートにご回答いただきましたご担当者様のお名前・ご所属・役職・ご連絡先をお知らせください。
記入内容について照会させて頂く場合がございますので、ご記入をお願いいたします。

お名前				ご所属				役職			
e-mail address					電話番号						

問1 貴自治体における、企業誘致関連の施策に関する人員体制や予算(いずれも2016年度のもの)について伺います。
企業誘致に関する部署に在籍する人員数や予算、そのうち外資系企業の誘致に関連した部署の人員数や予算をお書きください。ここで、人員数については、関係する総人員数と、そのうちの兼務者数についてお知らせください。
予算については、回答可能な範囲でお書きください。記載する場合、予算表の内容を転記してください。
該当する人員がいない場合や予算がない場合、「0」とご記入ください。

	総人員数				うち他部署との兼務者数				年間予算			
企業誘致関連部署				人				人				百万円
うち外資系企業の誘致関連部署				人				人				百万円

問2 貴自治体において、外資系企業の誘致に取り組んでいますか。(1つに○)

1. 取り組んでいる→問3へ	2. 取り組んでいない→問9へ
----------------	-----------------

問3 外資系企業がある地域を立地先として選択する際に、当該地域に関する下記の項目について、それぞれどの程度重視すると考えられるか、5段階でご記入ください。

(5.重視する、4.どちらかといえば重視する、3.どちらともいえない、2.どちらかといえば重視しない、1.重視しない)

重視する項目	重視度				
1. 当該地域の市場規模の大きさ	5	4	3	2	1
2. 当該地域の市場拡大の潜在可能性	5	4	3	2	1
3. 当該地域の物価(人件費・原材料費・輸送費など)	5	4	3	2	1
4. 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	4	3	2	1
5. 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	5	4	3	2	1
6. 当該地域の教育水準(ビジネス英語等を含む)	5	4	3	2	1
7. 当該地域の労働者の質	5	4	3	2	1
8. 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)	5	4	3	2	1
9. 当該地域における企業進出に関する情報の得やすさ	5	4	3	2	1
10. 当該地域における企業進出に関する手続きの簡素さ	5	4	3	2	1
11. 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	5	4	3	2	1
12. 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	5	4	3	2	1
13. 当該地域の固有の特性(気候、風土・文化や伝統など)	5	4	3	2	1
14. 当該地域の生活環境(医療、学校等)	5	4	3	2	1

問4 貴自治体では外資系企業のうち、主にどのような機能を有する拠点を誘致したいと考えていますか。

誘致したいと考えているものを3つ選び、誘致に力を入れている順に番号(1,2,3)をご記入ください。

誘致したい拠点が3つない場合は、1ないし1,2の番号をご記入ください。

順位	拠点の機能
	アジア地域統括機能:アジア・オセアニア地域において、海外親会社と資本関係を有する拠点を統括する拠点。
	経営企画機能:経営戦略や経営計画を定め、それらを実行するための経営資源の配分等を行う拠点。
	営業・販売・マーケティング機能:商品・サービスの販売、営業、及び販売・営業戦略を立案する拠点。
	研究開発機能:製品・サービスの生産・製造工程などに関する開発や技術的改善を計る業務を担当する拠点。
	製造・加工機能:製品・サービスを製造もしくは加工する拠点。
	物流機能:製品・サービスの輸送、配送、保管、荷役、流通加工などを行う拠点。
	金融・財務機能:予算の作成、経理、資金の運用又は調達などを行う拠点。
	人事・人材育成機能:人材の採用、配置、処遇、及び育成を担当する拠点。

問5 外資系企業の誘致施策について伺います。下記より、貴自治体を実施している外資系企業の誘致施策のうち、人員数や予算を割いて取り組んでいるものを5つお選びください。それらにかけている人員数や予算を踏まえ、優先度が高いと考えられる順に番号(1,2,3,4,5)をご記入ください。実施している施策が5つない場合には、実施している数まで、優先度をご記入ください。あわせて施策を実施し始めた年度をお書きください。

順位	実施施策	施策を開始した年度
	貴自治体の企業や技術等に関する情報の収集・発信	西暦 年度
	担当者や首長が国外に赴いてセールス活動を実施	西暦 年度
	対日投資促進のための情報インフラ整備(WEBページの整備等)	西暦 年度
	行政手続きに関する窓口の一元化と手続きの迅速化	西暦 年度
	外部専門機関・専門家を活用したビジョンや施策検討	西暦 年度
	外国人向け専門家層の確保・企業への紹介	西暦 年度
	立地企業に対する補助金の拠出	西暦 年度
	立地企業に対する税制優遇	西暦 年度
	立地に際して必要なオフィスや土地等の物理的支援	西暦 年度
	外国人駐在員向け生活インフラの整備	西暦 年度
	その他: 自由に記述 ()	西暦 年度

問6 国際線におけるビジネス客を増やすという観点では、国際航空ネットワークを利用する企業の立地を促進することが重要と言えます。外資系企業が立地選択する際に、国際航空ネットワークや空港施設に関する各項目について重視すると考えられるものを下記より5つ選び、重視すると考えられる順に選択肢の番号をご記入ください。

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

【ご回答】 重視すると 考えられる点	1番目	2番目	3番目	4番目	5番目

問7 貴自治体に在籍する企業の従業員が業務目的で国外に移動する際に利用が想定される出発空港のうち貴自治体から最も近い空港をお書きください。またその際に利用が想定される国内外の乗り継ぎ空港があればお書きください。

	貴自治体から最も近い出発空港	国内外の乗り継ぎ空港(あれば)
空 港	→空港Aとします。	→空港Bとします。

問8 上記の空港における国際航空ネットワークや空港施設に関する各項目について、どの程度充実していると考えているか5段階でご記入ください。(5.充実している、4.どちらかといえば充実している、3.どちらともいえない、2.どちらかといえば充実していない、1.充実していない) 空港Bに該当する空港がない場合、空港Bについての回答は不要です。

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

3. 2017 年冬ダイヤ国際定期便(直行便)一覧

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
新千歳空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	7
				大韓航空	12
				ジンエアー	7
				アシアナ航空	7
				ティーウェイ航空	7
				イースター航空	7
			釜山	エア釜山	7
				大韓航空	5
			大邱	エア釜山	7
		中国	南京	中国東方航空	2
			杭州	海南航空	2
			上海	春秋航空	7
				上海吉祥航空	4
				中国東方航空	7
			北京	中国国際航空	7
			天津	天津航空	2
			台湾	台北	エヴァー航空
		中華航空公司			7
		ピーチアビエーション			3
		スクート・タイガーエア			3
		高雄	中華航空公司	7	
			香港	香港	キャセイパシフィック航空
		香港航空			11
		タイ	バンコク	タイ国際航空	7
		シンガポール	シンガポール	スクート・タイガーエア	1
		マレーシア	クアラルンプール	エアアジアX	4
アジア 合計					159
北米	アメリカ	ホノルル	ハワイアン航空	3	
		グアム	ユナイテッド航空	2	
北米 合計					5
欧州	ロシア	ユジノサハリンスク	オーロラ航空	4	
欧州 合計					4
合計					168
函館空港	アジア	台湾	台北	エヴァー航空	7
				タイガーエア台湾	4
	アジア 合計				
合計					11
青森空港	アジア	韓国	ソウル	大韓航空	5
		中国	天津	奥凱航空	2
	アジア 合計				
合計					7

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
仙台空港	アジア	韓国	ソウル	アジアナ航空	7
		中国	上海	中国国際航空	2
		台湾	台北	エヴァー航空	4
				タイガーエア台湾	7
				ピーチアビエーション	4
	アジア 合計				24
	北米	アメリカ	グアム	ユナイテッド航空	2
北米 合計				2	
合計					26
新潟空港	アジア	韓国	ソウル	大韓航空	4
		中国	ハルビン	中国南方航空	3
			上海	中国東方航空	2
		台湾	台北	遠東航空	1
	アジア 合計				10
合計					10
富山空港	アジア	中国	大連	中国南方航空	2
			上海	上海航空	2
		台湾	台北	中華航空公司	4
	アジア 合計				8
合計					8
小松空港	アジア	韓国	ソウル	大韓航空	3
		中国	上海	中国東方航空	4
		台湾	台北	エヴァー航空	5
	アジア 合計				12
合計					12
茨城空港	アジア	中国	上海	春秋航空	6
	アジア 合計				6
合計					6
成田空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	25
				日本航空	7
				大韓航空	21
				ジンエアー	14
				アジアナ航空	21
				エアソウル	5
				ティーウェイ航空	7
				イースター航空	17
			釜山	済州航空	7
				エア釜山	14
				日本航空	14
				大韓航空	14
			済州	大韓航空	3
				ティーウェイ航空	3
			大邱	エア釜山	7
				ティーウェイ航空	7

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
成田空港	アジア	中国	広州	全日本空輸	7
			瀋陽	中国南方航空	3
				全日本空輸	7
			重慶	春秋航空日本	4
			南京	中国東方航空	3
			ハルビン	中国南方航空	2
				春秋航空日本	4
			西安	海南航空	3
			成都	四川航空	4
				中国国際航空	4
				全日本空輸	4
			長春	中国南方航空	2
			大連	中国国際航空	4
				中国南方航空	4
				日本航空	7
				全日本空輸	7
			廈門	アモイ航空	4
				全日本空輸	7
			杭州	全日本空輸	7
			青島	全日本空輸	7
			鄭州	中国南方航空	3
			深圳	深圳航空	7
			長沙	中国南方航空	2
			上海	中国国際航空	21
				デルタ航空	7
				ジェットスター・ジャパン	4
				日本航空	21
				中国東方航空	21
				全日本空輸	21
			北京	中国国際航空	7
				日本航空	7
				全日本空輸	7
				パキスタン国際航空	2
			天津	春秋航空日本	3
			武漢	中国南方航空	2
				春秋航空日本	3
				全日本空輸	7
		台湾	台北	エヴァー航空	14
				中華航空公司	27.5
				キャセイパシフィック航空	13.5
				ジェットスター・ジャパン	7
				タイガーエア台湾	14
				日本航空	14
				バニラ・エア	21
				全日本空輸	7
				スクート・タイガーエア	7
			高雄	エヴァー航空	7
				中華航空公司	7
				タイガーエア台湾	2
				日本航空	7
				バニラ・エア	7

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
成田空港	アジア	香港	香港	キャセイパシフィック航空	28
				エチオピア航空	3
				香港航空	21
				日本航空	7
				バニラ・エア	7.5
				全日本空輸	7
				エアジャパン	7
				香港快運航空	23
		マカオ	マカオ	エア・マカオ	7
		タイ	バンコク	日本航空	14
				全日本空輸	14
				タイ国際航空	21
				スクート・タイガーエア	7
				タイエアアジアX	14
		シンガポール	シンガポール	デルタ航空	7
				日本航空	7
				全日本空輸	14
				シンガポール航空	14
		マレーシア	クアラルンプール	日本航空	7
				マレーシア航空	10
				全日本空輸	7
			コタキナバル	マレーシア航空	2
		インドネシア	ジャカルタ	日本航空	14
				全日本空輸	7
			デンパサール	ガルーダインドネシア航空	7
		フィリピン	マニラ	インドネシア・エアアジアX	7
				セブパシフィック航空	14
				デルタ航空	7
				ジェットスター・ジャパン	7
				日本航空	14
				全日本空輸	7
				フィリピン航空	14
			セブ	セブパシフィック航空	4
				バニラ・エア	7
				フィリピン航空	14
		ベトナム	ハノイ	日本航空	7
				ベトナム航空	7
			ホーチミン	日本航空	7
				バニラ・エア	7
				全日本空輸	14
				ベトナム航空	12
			ダナン	ベトナム航空	5
		インド	デリー	エアインディア	4
				日本航空	7
				全日本空輸	7
			ムンバイ	全日本空輸	7
		ミャンマー	ヤンゴン	全日本空輸	7
		モンゴル	ウランバートル	モンゴル航空	5
		スリランカ	コロンボ	スリランカ航空	4
		カンボジア	プノンペン	全日本空輸	7

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
成田空港	アジア 合計				1058.5
	北米	アメリカ	サイパン	デルタ航空	6
			ニューヨーク	日本航空	7
				全日本空輸	7
				ユナイテッド航空	7
				ロサンゼルス	アメリカン航空
			日本航空		7
			全日本空輸		14
			シンガポール航空		7
			ユナイテッド航空		7
			シカゴ		アメリカン航空
				日本航空	7
				全日本空輸	7
				ユナイテッド航空	7
			ヒューストン	全日本空輸	7
				ユナイテッド航空	7
			ダラス	アメリカン航空	14
				日本航空	7
			サンディエゴ	日本航空	7
			サンノゼ	全日本空輸	7
			デトロイト	デルタ航空	7
			サンフランシスコ	全日本空輸	7
				ユナイテッド航空	7
			ボストン	日本航空	7
			デンバー	ユナイテッド航空	7
			シアトル	デルタ航空	7
				全日本空輸	7
			ワシントンD.C.	全日本空輸	7
				ユナイテッド航空	7
			ポートランド	デルタ航空	5
			アトランタ	デルタ航空	7
			ホノルル	中華航空公司	0.5
				デルタ航空	9
				ハワイアン航空	7
				日本航空	28
				大韓航空	7
				全日本空輸	14
				ユナイテッド航空	7
			グアム	デルタ航空	6
				日本航空	7
				ユナイテッド航空	21
			カイルア・コナ	日本航空	7
		カナダ	トロント	エアカナダ	2
			カルガリー	エアカナダ	1
			バンクーバー	エアカナダ	7
				日本航空	7
	北米 合計				351.5

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週		
成田空港	欧州	イギリス	ロンドン	英国航空	7		
		フランス	パリ	エールフランス	7		
			パペーテ	エアタヒチヌイ	2		
		ドイツ	フランクフルト	日本航空	7		
			デュッセルドルフ	全日本空輸	7		
		イタリア	ローマ	アリタリア航空	7		
		イタリア	ミラノ	アリタリア航空	6		
		ロシア	モスクワ	日本航空	4		
				アエロフロート・ロシア国際航空	7		
			ウラジオストック	オーロラ航空	2		
				シベリア航空	4		
				ハバロフスク	シベリア航空	2	
			ユジノサハリンスク	ヤクーツク航空	2		
		オランダ	アムステルダム	KLMオランダ航空	7		
		スイス	チューリッヒ	スイス・インターナショナル航空	7		
		フィンランド	ヘルシンキ	フィンランド航空	7		
				日本航空	7		
		デンマーク	コペンハーゲン	スカンジナビア航空	6		
		ベルギー	ブリュッセル	全日本空輸	7		
		ポーランド	ワルシャワ	LOTポーランド航空	4		
		スペイン	マドリード	イベリア航空	3		
		ニューカレドニア	ヌメア	エアカレドニア	5		
		欧州 合計					117
		オセアニア	オーストラリア	シドニー	日本航空	7	
					メルボルン	日本航空	7
				メルボルン	カンタスオーストラリア航空	7	
	ゴールドコースト			ジェットスター エア・ウェイズ	5		
	ケアンズ			ジェットスター エア・ウェイズ	7		
	ブリスベン			カンタスオーストラリア航空	7		
	ニュージーランド		オークランド	ニュージーランド航空	7		
	パプアニューギニア		ポートモレスビー	ニューギニア航空	2		
	パラオ		コロール	デルタ航空	2		
	オセアニア 合計					51	
	中南米	メキシコ	メキシコシティ	アエロメヒコ航空	7		
				全日本空輸	7		
	中南米 合計					14	
	中東	アラブ首長国連邦	ドバイ	エミレーツ航空	7		
			アブダビ	エティハド航空	7		
		カタール	ドーハ	カタール航空	7		
		トルコ	イスタンブール	トルコ航空	7		
	中東 合計					28	
	アフリカ	エジプト	カイロ	エジプト航空	1		
	アフリカ 合計					1	
合計					1621		

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週	
羽田空港	アジア	韓国	ソウル	日本航空	21	
				大韓航空	28	
				ピーチアビエーション	7	
				全日本空輸	21	
				アジアナ航空	28	
		中国	広州	中国南方航空	14	
				日本航空	7	
				全日本空輸	7	
			上海	春秋航空	4	
				上海航空	7	
				上海吉祥航空	3	
				日本航空	14	
				ピーチアビエーション	7	
				中国東方航空	21	
				全日本空輸	21	
			北京	中国国際航空	28	
				日本航空	14	
				全日本空輸	14	
				天津	奥凱航空	2
			天津航空	4		
			台湾	台北	エヴァー航空	14
					中華航空公司	14
					タイガーエア台湾	7
					日本航空	14
					ピーチアビエーション	7
		全日本空輸			14	
		香港	香港	キャセイパシフィック航空	14	
				日本航空	7	
				香港ドラゴン航空	0.5	
				全日本空輸	13	
				香港快運航空	14.5	
		タイ	バンコク	日本航空	14	
				全日本空輸	14	
				タイ国際航空	14	
		シンガポール	シンガポール	日本航空	14	
				全日本空輸	14	
				シンガポール航空	21	
		マレーシア	クアラルンプール	エアアジアX	7	
				全日本空輸	7	
		インドネシア	ジャカルタ	ガルーダインドネシア航空	7	
				全日本空輸	14	
		フィリピン	マニラ	全日本空輸	7	
				フィリピン航空	14	
		ベトナム	ハノイ	全日本空輸	7	
				ベトナム航空	7	
			ホーチミン	日本航空	7	
		アジア 合計				

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週	
羽田空港	北米	アメリカ	ニューヨーク	日本航空	7	
				全日本空輸	7	
			ロサンゼルス	アメリカン航空	7	
				デルタ航空	7	
				全日本空輸	7	
			シカゴ	全日本空輸	7	
			サンフランシスコ	日本航空	7	
				ユナイテッド航空	7	
			ミネアポリス	デルタ航空	7	
			ホノルル	ハワイアン航空	11	
				全日本空輸	7	
			カイルア・コナ	ハワイアン航空	3	
		カナダ	トロント	エアカナダ	7	
			バンクーバー	全日本空輸	7	
	北米 合計					98
	欧州	イギリス	ロンドン	英国航空	7	
				日本航空	14	
				全日本空輸	7	
		フランス	パリ	エールフランス	10	
				日本航空	7	
				全日本空輸	7	
		ドイツ	ミュンヘン	ルフトハンザドイツ航空	7	
				全日本空輸	7	
			フランクフルト	ルフトハンザドイツ航空	7	
				全日本空輸	14	
	欧州 合計					87
	オセアニア	オーストラリア	シドニー	全日本空輸	7	
				カンタスオーストラリア航空	7	
		ニュージーランド	オークランド	ニュージーランド航空	3	
	オセアニア 合計					17
	中東	アラブ首長国連邦	ドバイ	エミレーツ航空	7	
		カタール	ドーハ	カタール航空	7.5	
	中東 合計					14.5
合計					775.5	
静岡空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	6	
		中国	杭州	北京首都航空	2	
				中国東方航空	2	
			寧波	中国東方航空	2	
			上海	中国東方航空	7	
	台湾	台北	中華航空公司	4		
	アジア 合計					23
合計					23	
中部空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	14	
				大韓航空	14	
				アジアナ航空	14	
			釜山	大韓航空	7	

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週		
中部空港	アジア	中国	瀋陽	中国南方航空	2		
			大連	中国南方航空	4		
			青島	中国東方航空	7		
			煙台	中国東方航空	3		
			寧波	春秋航空	3		
			上海	春秋航空	7		
				中国国際航空	7		
				中国南方航空	7		
				上海吉祥航空	7		
				日本航空	7		
				中国東方航空	28		
				全日本空輸	7		
				北京	中国国際航空	6	
					エティハド航空	5	
			中国東方航空		7		
			天津	日本航空	7		
			台湾	台北	中華航空公司	11	
					キャセイパシフィック航空	7	
					ジェットスター・ジャパン	2	
					タイガーエア台湾	5	
		日本航空			7		
		香港	香港	キャセイパシフィック航空	14		
				全日本空輸	7		
				香港快運航空	11		
		タイ	バンコク	日本航空	7		
				タイ国際航空	12		
		シンガポール	シンガポール	シンガポール航空	7		
		フィリピン	マニラ	セブパシフィック航空	6		
				ジェットスター・ジャパン	5		
				フィリピン航空	7		
				セブ	フィリピン航空	3	
		ベトナム	ハノイ	ベトナム航空	7		
			ホーチミン	ベトナム航空	7		
		アジア 合計					288
		北米	アメリカ	デトロイト	デルタ航空	4	
				ホノルル	デルタ航空	5	
					日本航空	7	
				グアム	ユナイテッド航空	14	
		北米 合計					30
		欧州	ドイツ	フランクフルト	ルフトハンザドイツ航空	3	
			フィンランド	ヘルシンキ	フィンランド航空	5	
		欧州 合計					8
合計					326		

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
関西空港	アジア	韓国	ソウル	濟州航空	41
				大韓航空	42
				ジンエアー	14
				ピーチアビエーション	28
				アシアナ航空	42
				エアソウル	14
				ティーウェイ航空	17
				イースター航空	19
			釜山	濟州航空	14
				エア釜山	21
				大韓航空	14
				ジンエアー	14
				ピーチアビエーション	7
				ティーウェイ航空	7
				イースター航空	7
			済州	大韓航空	4
				ティーウェイ航空	7
			大邱	エア釜山	14
				ティーウェイ航空	11
		中国	広州	中国南方航空	14
			瀋陽	中国南方航空	3
			重慶	春秋航空	3
			南京	上海吉祥航空	5
				中国東方航空	5
			ハルビン	中国南方航空	3
			西安	春秋航空	1
			成都	四川航空	3
				中国国際航空	3
			大連	中国国際航空	7
				中国南方航空	5
				中国東方航空	7
				全日本空輸	7
			廈門	アモイ航空	4
			杭州	北京首都航空	2
				中国東方航空	2
				全日本空輸	7
			済南	山東航空	7
			青島	中国東方航空	7
				全日本空輸	7
				山東航空	7
			鄭州	中国南方航空	2
			無錫	深圳航空	7
			福州	アモイ航空	4
			深圳	中国南方航空	5
				深圳航空	7
			煙台	中国東方航空	3
			長沙	中国南方航空	2
			寧波	中国東方航空	2
			延吉	中国東方航空	2

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
関西空港	アジア	中国	貴陽	中国南方航空	4
			南通	深圳航空	4
			揚州	春秋航空	3
			上海	春秋航空	14
				中国国際航空	21
				中国南方航空	7
				上海航空	7
				上海吉祥航空	14
				日本航空	14
				ピーチアビエーション	7
				中国東方航空	28
				全日本空輸	14
			北京	中国国際航空	14
				中国東方航空	7
				全日本空輸	7
				深圳航空	7
			天津	春秋航空	4
				奥凱航空	2
				天津航空	7
			武漢	春秋航空	2
		台湾	台北	ジェットスター・アジア	11
				エヴァー航空	28
				中華航空公司	28
				キャセイパシフィック航空	7
				タイガーエア台湾	14
				日本航空	14
				バニラ・エア	7
				ピーチアビエーション	14
				フィリピン航空	7
			高雄	エヴァー航空	7
				中華航空公司	9
				タイガーエア台湾	3
				ピーチアビエーション	7
				スクート・タイガーエア	3
			台南	中華航空公司	2
		香港	香港	エアインディア	3
				キャセイパシフィック航空	35
				ジェットスター・ジャパン	6
				香港航空	21
				ピーチアビエーション	6.5
				全日本空輸	7
				香港快運航空	28
		マカオ	マカオ	エア・マカオ	7
		タイ	バンコク	日本航空	7
				タイ国際航空	14
				スクート・タイガーエア	3
				タイエアアジアX	7
		シンガポール	シンガポール	シンガポール航空	14
		マレーシア	クアラルンプール	エアアジアX	15
				マレーシア航空	7

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週		
関西空港	アジア	インドネシア	ジャカルタ	ガルーダインドネシア航空	3		
			デンパサール	ガルーダインドネシア航空	7		
		フィリピン	マニラ	ジェットスター・アジア	5		
				セブパシフィック航空	6		
				ジェットスター・ジャパン	2		
				フィリピン航空	7		
			セブ	フィリピン航空	7		
		ベトナム	ハノイ	ジェットスターパシフィック	4		
				ベトナム航空	7		
			ホーチミン	ベトナム航空	7		
			ダナン	ジェットスターパシフィック	4		
		アジア 合計					1067.5
		北米	アメリカ	ロサンゼルス	日本航空	7	
	サンフランシスコ			ユナイテッド航空	5		
	ホノルル			デルタ航空	7		
				ハワイアン航空	7		
				日本航空	7		
	グアム			ティーウェイ航空	7		
				ユナイテッド航空	11		
	北米 合計					51	
	欧州	フランス	パリ	エールフランス	5		
		ドイツ	フランクフルト	ルフトハンザドイツ航空	5		
		オランダ	アムステルダム	KLMオランダ航空	6		
		フィンランド	ヘルシンキ	フィンランド航空	6		
		ニューカレドニア	ヌメア	エアカレドニア	2		
	欧州 合計					24	
	オセアニア	オーストラリア	ケアンズ	ジェットスター エア・ウェイズ	5		
		ニュージーランド	オークランド	ニュージーランド航空	3		
	オセアニア 合計					8	
	中東	アラブ首長国連邦	ドバイ	エミレーツ航空	7		
	中東 合計					7	
合計					1157.5		
岡山空港	アジア	韓国	ソウル	大韓航空	7		
		中国	上海	中国東方航空	7		
		台湾	台北	タイガーエア台湾	5		
		香港	香港	香港航空	2		
	アジア 合計					21	
合計					21		
広島空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	5		
		中国	大連	中国国際航空	4		
			上海	中国東方航空	7		
		台湾	台北	中華航空公司	7		
		香港	香港	香港快運航空	3		
	シンガポール	シンガポール	シルクエアー	3			
アジア 合計					29		
合計					29		
米子空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	3		
		香港	香港	香港航空	2		
	アジア 合計					5	
合計					5		

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週		
山口宇部空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	3		
	アジア 合計				3		
合計					3		
高松空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	5		
		中国	上海	春秋航空	5		
		台湾	台北	中華航空公司	6		
		香港	香港	香港快運航空	4		
	アジア 合計				20		
合計					20		
松山空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	1		
		中国	上海	中国東方航空	2		
	アジア 合計				3		
合計					3		
北九州空港	アジア	韓国	ソウル	ジンエアー	7		
	アジア	韓国	釜山	ジンエアー	7		
	アジア 合計				14		
合計					14		
福岡空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	28		
				大韓航空	28		
				ジンエアー	21		
				アジアナ航空	21		
				ティーウェイ航空	14		
				イースター航空	14		
			釜山	済州航空	14		
				エア釜山	27		
				大韓航空	14		
			大邱	エア釜山	7		
				ティーウェイ航空	7		
				中国	大連	中国国際航空	7
			青島		中国東方航空	7	
			上海		中国国際航空	7	
					中国東方航空	21	
					台湾	台北	エヴァー航空
			中華航空公司				16
			キャセイパシフィック航空	0.5			
		タイガーエア台湾	7				
		高雄	エヴァー航空	5			
		香港	香港ドラゴン航空	7			
			香港快運航空	18			
		マカオ	マカオ	エア・マカオ	3		
		タイ	バンコク	タイ国際航空	7		
		シンガポール	シンガポール	シンガポール航空	7		
		フィリピン	マニラ	セブパシフィック航空	3		
				フィリピン航空	7		
		ベトナム	ハノイ	ベトナム航空	4		
			ホーチミン	ベトナム航空	3		
アジア 合計				334.5			

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
福岡空港	北米	アメリカ	ホノルル	デルタ航空	5
			グアム	ユナイテッド航空	6
	北米 合計				11
	欧州	フィンランド	ヘルシンキ	フィンランド航空	1
	欧州 合計				1
合計					346.5
大分空港	アジア	韓国	ソウル	ティーウェイ航空	7
	アジア 合計				7
合計					7
佐賀空港	アジア	韓国	ソウル	ティーウェイ航空	7
		中国	上海	春秋航空	3
	アジア 合計				10
合計					10
長崎空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	3
		中国	上海	中国東方航空	2
	アジア 合計				5
合計					5
熊本空港	アジア	韓国	ソウル	エアソウル	2
				ティーウェイ航空	4
		台湾	高雄	中華航空公司	3
	アジア 合計				9
合計					9
宮崎空港	アジア	韓国	ソウル	アシアナ航空	3
	アジア	台湾	台北	中華航空公司	2
	アジア	香港	香港	香港航空	2
	アジア 合計				7
合計					7
鹿児島空港	アジア	韓国	ソウル	大韓航空	3
				イースター航空	2
		中国	上海	中国東方航空	2
		台湾	台北	中華航空公司	5
		香港	香港	香港航空	5
				香港快運航空	5
	アジア 合計				22
合計					22
那覇空港	アジア	韓国	ソウル	済州航空	7
				大韓航空	7
				ジンエアー	7
				ピーチアビエーション	7
				アシアナ航空	7
				ティーウェイ航空	7
				イースター航空	7
			釜山	済州航空	3
				ジンエアー	6
				アシアナ航空	3
			大邱	ティーウェイ航空	4

空港名	地域名	国名	都市名	航空会社名	便数／週
那覇空港	アジア	中国	南京	上海吉祥航空	2
	アジア	中国	西安	中国東方航空	2
	アジア	中国	杭州	北京首都航空	2
	アジア	中国	杭州	中国東方航空	2
	アジア	中国	上海	上海吉祥航空	7
	アジア	中国	上海	中国東方航空	14
	アジア	中国	北京	中国国際航空	4
	アジア	中国	天津	中国国際航空	2
	アジア	台湾	台北	エヴァー航空	7
	アジア	台湾	台北	中華航空公司	14
	アジア	台湾	台北	タイガーエア台湾	14
	アジア	台湾	台北	バニラ・エア	7
	アジア	台湾	台北	ピーチアビエーション	14
	アジア	台湾	高雄	中華航空公司	2
	アジア	台湾	高雄	タイガーエア台湾	2
	アジア	台湾	台中	華信航空	2
	アジア	香港	香港	香港航空	14
	アジア	香港	香港	香港ドラゴン航空	4
	アジア	タイ	バンコク	ピーチアビエーション	7
	アジア 合計				
合計					187
新石垣空港	アジア	香港	香港	香港快運航空	2
	アジア 合計				2
合計					2
全空港合計					4841.5

