価格、豊かな環境！

in 大阪

千葉県と千葉県企業等誘致推進本部は、9月19日に大阪市中央区のホテルニューオータニ大阪で、10月18日に東京都千代田区の東海大学校友会館で「千葉県企業誘致セミナー2013」を開催した。両会場とも森中小三郎成田国際空港相談役の基調講演のほか、県内に進出した企業が事例をもとに立地理由を紹介。森田健作知事が千葉の魅力を参加者に訴えた。両会場とも企業関係者を中心に定員を上回る盛況ぶり。交流会では森田知事をはじめ、分譲側の関係者らが立地環境や用地についてPRした。

大阪会場には定員を超える約１１０人が参加した

基調講演

成田空港の現状と今後の展望

～選ばれる空港を目指して～

成田国際空港相談役　森中　小三郎氏

アジアのハブ空港として LCC切り札に需要拡大

成田国際空港（成田空港）は空の玄関口として国内外と数多くのネットワークで結ばれ、企業が千葉県に立地する上でも決め手の一つになっている。

成田空港は1978年、日本初の国際線中心の空港として4000㍍の滑走路1本と、一つのターミナルでスタートし、5月に開港35周年を迎えた。2002年に2本目の滑走路が完成し、発着枠は13年に、27万回へ拡大。1日の平均発着回数と旅客数はそれぞれ開港時の3倍、貨物も5倍に伸びるなど経済のグローバル化を背景に右肩上がりで推移してきた。関西国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）を合わせた発着回数が年間約24万回、羽田が国際便単体で約3万回。この数字からも成田空港の規模が分かる。

世界36カ国・102都市とを結ぶ成田空港はバランスのとれたネットワークを有し、北米との結びつきもアジア地域の他空港と比べて多い。ワンワールド、スターアライアンスなど世界3大航空連合も東アジアの結節点に位置づける。2050年までにアジア地域の人口は13億人増加すると言われている。経済成長の期待が高く、人の流れも活発化する。アジアの航空需要は今後約20年間、毎年6・6％程度の伸びが予想されている。アジア有数のグローバルハブ空港として需要増をどう取り込むかが課題だ。

切り札はLCC（格安航空会社）だ。国際線をはじめ、昨年からの就航拡大によって国内線が充実し、大きな存在になっている。北米、東南アジアではLCCのシェアが5割を超えるが、日本は1割台にとどまる。航空会社が2国間で合意すれば、航空会社同士で路線や便数を決められるオープンスカイ（航空自由化）も始まり、利用拡大への土壌は整ってきた。

空港間競争は世界規模で激しさを増している。

「マルチ・ファンクション・エアポート」を掲げる成田は、既存航空会社をはじめ、LCC、ビジネスジェットなど多様なニーズに応えながら新たな商機を創出していく。3月には発着回数27万回に対応する施設整備が完了した。14年度中の30万回化に向けてLCC専用ターミナルの造成や駐機場の整備が進んでいる。

空港周辺の交通アクセスも年々充実している。東京都心を最短36分で結ぶ成田スカイアクセス線、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、東京湾アクアラインなど空港を軸にした人とモノの流れが加速している。

選ばれる空港を目指す成田空港が千葉県をはじめ、日本の成長のけん引としての役割を発揮していきたい。

立地企業の紹介

千葉県への投資の決め手

沢井製薬関東工場工場長　塩沢　弥氏

安定供給の拠点に

千葉県茂原市に初の東日本拠点となる関東工場が3月に操業開始した。以前は本社がある大阪、兵庫、福岡と西日本に生産拠点が偏っていた。

当社主力のジェネリック（後発薬）は先発薬と比べて安価なため、少子高齢化の進展や医療費にまつわる情勢が変化する中で期待が高まっている。昨年度の国内における後発薬の市場規模は8700億円。2020年にも1兆7400億円レベルに達するとの試算もある。

今後の需要増に対応するためには安定した供給体制の構築が急務だった。生産拠点が西日本に偏重したままでは災害発生などによるリスクもある。万が一の時でも供給責任を果たすため千葉に進出した。

東日本大震災もあって「関東に工場を設けて大丈夫か」との声もあったが、東京を中心とした大市場に近く、製品を扱う医師らに見学に来てもらってジェネリックのイメージ向上を図るには絶好の場所。操業開始後まもなく圏央道が開通し、原薬の輸入で利用する成田空港にも近くなり、幸先のいい船出となった。

操業開始で安定供給を果たす素地が整った。今後は各工場が手を取り合って生産を加速させるとともに、関東工場は首都圏に位置する拠点として主力工場に育てていく。

工場がある茂原市は電車、自動車のどちらでも行きやすく、大阪に比べて低湿で過ごしやすい。快適に働き、暮らすことができる。千葉に立地して本当によかったと実感している。

千葉県特集