

中部圏航空・空港政策の戦略調査

2015年3月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

当財団は、2011 年 4 月に財団法人中部空港調査会（2011 年 3 月をもって解散）から航空・空港に関する調査研究事業を引き継ぎ、中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究を行っています。

2011～2012 年度には国際航空旅客の実態把握と分析を行い、2013～2014 年度の 2 ヶ年は、中部国際空港が 2015 年 2 月に開港 10 年を迎えることから、新たな競争環境における中部圏航空・空港政策の戦略のあり方についての調査研究に取り組みました。

本調査研究では、中部国際空港の基本構想および開港後の 10 年間を振り返り、近年大きく変化する航空分野の競争環境について最新の動向を多角的に分析・整理し、発展著しい東南アジア諸国の航空関係者などへのヒアリング調査結果も踏まえつつ、今後、航空路線・航空需要の拡大に向けて取り組むべき方向性を 6 つの基本戦略とその施策という形で取りまとめました。

本報告書が、今後の航空需要拡大に向けた取り組みの一助となれば幸いです。

報告書の作成に当たりましては、研究会の委員の先生方には、包括的な助言、適切なアドバイスをいただき、中部国際空港株式会社にも研究会にオブザーバーとして参加いただき情報の提供、ご意見など頂戴いたしました。また、データの収集・分析・整理などでは三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングのご協力をいただきました。ここに深く感謝を申し上げる次第です。

2015 年 4 月

公益財団法人中部圏社会経済研究所

〈目 次〉

序章.....	1
1. 研究会設立の背景・目的.....	1
2. 研究会概要	1
(1) 研究会体制.....	1
(2) 検討会の実施状況.....	1
(3) 研究会での検討事項.....	2
第1章 中部圏および中部国際空港をとりまく状況の整理.....	4
1. 中部国際空港の構想と開港後のこれまでの経緯.....	4
(1) 開港前の構想（全体の構造・将来像）	4
(2) 開港後の姿.....	7
①中部国際空港の利用実態.....	7
②中部国際空港の基本構想および全体像に示された姿との乖離.....	9
③様々な想定外の外部環境の変化.....	11
④中部国際空港が着実に実施してきた10年間の取組.....	17
2. 中部圏および中部国際空港を取り巻く課題.....	18
(1) 中部国際空港の利用状況.....	18
①三大都市圏の空港利用状況	18
②居住地域別の一般化費用.....	20
③中部国際空港の後背圏旅客の他空港への流出状況.....	22
(2) 航空業界を取り巻く今後想定される事象.....	23
①航空市場の動向	23
②規制緩和	24
(3) 空港を取り巻く需給関係の多重構造.....	25
(4) ヒアリング結果にもとづく中部圏および中部国際空港の現況および将来動向	26
①アウトバウンドの動向.....	26
②インバウンドの動向	29

第2章 中部圏および中部国際空港が向かうべき方向性.....	30
1. 中部圏および中部国際空港の現状分析.....	30
(1) 中部圏および中部国際空港の「強み」.....	30
(2) 中部圏および中部国際空港の「弱み」.....	30
(3) 中部圏および中部国際空港が迎える「機会」.....	30
(4) 中部圏および中部国際空港にもたらされる「脅威」.....	31
2. 現状分析に基づくさらなる発展および課題克服のシナリオ.....	32
3. 中部圏および中部国際空港が向かうべき方向性の検討.....	33
(1) ビジネス面でのアドバンテージの活用.....	33
(2) インバウンドへの対応.....	33
(3) アウトバウンドへの対応.....	33
(4) 多様化するニーズへの対応.....	34
(5) 中部国際空港と周辺地域のアクセス性の向上.....	34
(6) 安全・安心・安定化の確保.....	34
第3章 中部圏および中部国際空港の活性化に向けた基本戦略.....	36
1. 中部圏および中部国際空港の活性化のための基本戦略.....	36
2. 基本戦略推進のための具体施策.....	37
基本戦略1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進.....	38
基本戦略2：世界のインバウンドニーズに応える魅力創造.....	40
基本戦略3：中部圏のグローバル化を促すアウトバウンドニーズの創出.....	42
基本戦略4：航空需要の多様化への積極的対応.....	43
基本戦略5：スーパー・メガリージョンの要の地域の形成.....	46
基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成.....	47
3. 今後の調査研究の方向性（引き続き検討すべき課題）.....	48

資 料 編

1. 参考データ.....	資料-1
---------------	------

序章

1. 研究会設立の背景・目的

2012 年度の「中部広域圏における国際航空旅客動態と課題」調査研究成果を踏まえ、開港 10 年を迎える中部国際空港および中部圏において、航空分野の取り巻く環境を考慮し、中部圏の航空路線・航空需要拡大に向けた戦略のあり方に関して調査・研究を実施するとともに、それらを踏まえて今後の 10 年の戦略とあるべき姿などを取りまとめたものである。

2. 研究会概要

(1) 研究会体制

航空政策に精通している学識者で構成する。

座長	竹内 伝史	公益財団法人中部圏社会経済研究所研究顧問、岐阜大学名誉教授
委員	泉 正史	東海大学観光学部教授
	澤木 勝茂	公益財団法人中部圏社会経済研究所研究顧問、 青山学院大学社会情報学研究科 特任教授
	花岡 伸也	東京工業大学国際開発工学専攻准教授（2013 年度のみ）
	秀島 栄三	名古屋工業大学教授
	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授（2014 年度より）
	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	井原 健雄	公益財団法人中部圏社会経済研究所フェロー、香川大学名誉教授
	奥田 隆明	南山大学ビジネス研究科ビジネス専攻 教授

(2) 検討会の実施状況

第 1 回	2013 年 10 月 10 日（月）
第 2 回	2013 年 12 月 3 日（火）
第 3 回	2014 年 3 月 25 日（火）
第 4 回	2014 年 9 月 1 日（月）
第 5 回	2014 年 12 月 19 日（金）
第 6 回	2015 年 3 月 31 日（火）

(3) 研究会での検討事項

2011 年度より開始した、中部圏における国際航空旅客の活性化に関する調査について、その内容を下記に示す。

■2011 年度

中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究の一環として、中部国際空港の利用促進を図るため、国際航空旅客動向の実態把握と分析調査を、学識者により構成した研究会を核として実施。

- ・ 空港利用率に関する検討
- ・ 渡航先別旅客数と国際路線網の検討
- ・ 一般化費用に関する検討
- ・ 出国率に関する検討
- ・ 外国人旅行者の利用空港に関する検討

■2012 年度

中部広域圏における国際航空旅客動態と課題

(http://www.criser.jp/research/documents/2012_koku.pdf)

中部国際空港の利用促進を図るため、国際航空旅客動向の実態把握と分析調査を進め、2 カ年分の調査結果を取りまとめ。

- ・ 2011 年度取りまとめ
- ・ アウトバウンド利用促進に向けた検討（旅行者属性、旅行目的別旅行形態、居住地別訪問国および訪問国別出国空港、中部圏居住者の空港利用理由、三大都市圏以外の国際拠点空港利用状況）
- ・ インバウンド利用促進に向けた検討（国籍別旅行目的別旅行者数、旅行者属性、国籍別旅行目的別滞在日数、三大都市圏における国籍別訪問率、都市・観光地別訪問率、外国人旅行者の利用空港と国内訪問地、利用空港および国内交通手段、訪日旅行経験者に対するアンケート結果）
- ・ 中部広域圏における国際空港に関する提言

■2013 年度

中部圏における国際航空旅客の活性化に関する提言とりまとめに向け、中部国際空港が開港 10 年を迎えるにあたり、社会情勢や航空業界を取り巻く情勢の変化をとりまとめるとともに、中部国際空港を取り巻く状況について整理。

- ・状況整理（開港前の状況整理、社会情勢の整理（国内外）、航空業界を取り巻く状況の整理）
- ・主要空港関連統計整理（旅客定期便、年間着陸回数、国内外就航数、年間利用客数、国・地域別の乗降客数、利用者数の推移（国際線・国内線））
- ・その他現況整理（中部国際空港の現状整理、ビジネス機の動向、中部企業の海外進出状況、三大都市圏の構造比較、海外の姉妹都市）
- ・ヒアリング調査（旅行会社）
- ・SWOT 分析による施策の導出

■2014 年度（本年度）

中部圏における国際航空旅客の活性化に関する提言とりまとめるため、各種ヒアリングを実施するとともに、過年度調査結果を踏まえ、基本戦略、施策を導出。

- ・ヒアリング（国内企業、航空会社、東南アジア 4 カ国における航空会社・旅行会社）
- ・基本戦略、施策の検討

第 1 章 中部圏および中部国際空港をとりまく状況の整理

1. 中部国際空港の構想と開港後のこれまでの経緯

(1) 開港前の構想（全体の構造・将来像）

中部国際空港は、1965 年頃にはじめて建設構想が立ち上がり、1985 年に民間、行政を含む地域の各種主体が参画した中部新国際空港建設促進期成同盟会および財団法人中部空港調査会が設立された。その後、中部空港調査会より、中部国際空港のコンセプトなどを描いた「中部新国際空港基本構想」が取りまとめられるとともに、翌年 1991 年には「中部新国際空港の全体像について」として、将来的な姿や、空港機能、アクセスの構想について取りまとめられた。これにより、中部国際空港の輪郭が確立され、各関係者の連携のもと、開港までの各種検討がなされることとなった。

図表 1-1 中部国際空港開港までの主な経緯

年	項 目
1965 年頃	建設構想
1985 年	中部新国際空港建設促進期成同盟会 発足 財団法人中部空港調査会 発足
1989 年	候補地の決定(常滑沖)
1990 年	「中部新国際空港 基本構想」(中部空港調査会)
1991 年	「中部新国際空港の全体像について」(中部空港調査会) 第6次空港整備五ヶ年計画閣議決定
1998 年	中部国際空港株式会社 設立
2000 年	建設着工
2005 年	開港

図表 1-2 中部国際空港基本構想（1990 年）

■中部国際空港の必要性

- (1) 急増する国際航空需要への対応
- (2) 多重性、代替性、強靱性のある国際空港ネットワークの確立
- (3) 多極分散型国土形成の促進
- (4) 後背圏の経済規模に相応しい国際空港の活用
立地の優位性（我が国の中央部に位置し、交通の要衝）
世界的な産業中枢圏域
- (5) 名古屋空港の限界性

■中部国際空港に求められる機能

- (1) アクセスに優れた都市型空港
- (2) 海外と国内を結ぶ高速交通ネットワークの拠点空港
- (3) 陸海空が一体化された総合的な物流拠点空港
- (4) 環境と調和する国際空港
- (5) 24時間開港する国際空港
- (6) 新世代の超音速旅客機の就航する国際空港
- (7) 経済性に優れた国際空港

中部の新しい国際空港像 ～望ましい二つの機能～

○多極分散型国土形成を目指し、中部のもつ産業技術、港湾、都市をはじめ観光資源などあらゆる分野と空港とが有機的に結合し相乗的に発展する、いわば「中部の要」となる空港

○東京一極集中を是正し、新東京、関西の両国際空港と相乗的に機能し、国土軸への展開を促す、いわば「国土の要」となる空港

■中部国際空港の建設構想（立地規模機能）

- (1) 位置：常滑沖合 2 ～ 3 km
- (2) 立地：水深が浅い、地盤が強固、航空機の運航に優れた気象条件
- (3) 規模：滑走路延長 4,000m、滑走路本数は複数
※当面開港後 10 年程度を見通した規模で段階的な建設を行う
- (4) アクセス：鉄道、自動車いずれも名古屋市中心部から約 30 分
- (5) 後背圏人口：1 時間圏内人口 600 万人以上
- (6) 滑走路延長：4,000m
- (7) 滑走路本数：複数の滑走路
(24 時間開港の信頼性の高い空港を目指し、事故、補修さらにはピーク時などにも安定した対応をしていくため)
- (8) 規模試算：約 600ha（第 1 期計画）
- (9) 建設費：約 6,000 億円～6,700 億円

図表 1-3 中部新国際空港の全体像について（1991 年）

■滑走路配置条件

陸域における航空機騒音に係る環境基準の確保
 大型船航行への影響
 海底のガケ、活断層からの離隔
 横風による就航可能率

■空港の範囲

◇施設展開の方向

滑走路の東に並行して旅客ターミナル
 滑走路の南北に整備地区、貨物地区

◇海域の埋立条件

滑走路の中心位置の範囲から
 南北に 3km 程度の範囲

■事業化の課題

◇事業化で要求される事項

開発利益の還元 ⇒ 空港整備負担の公平化、収益改善、民間資金導入
 公共性と企業性の調和 ⇒ 事業主体の弾力化、分割

■アクセス

◇広域的なアクセス整備

リニア中央新幹線、第二東名名神自動車道などの整備促進
 首都圏、近畿圏への空港利用圏の拡大 ⇒ 国土の要にふさわしいアクセス
 高規格な道路の整備、鉄道の整備高速化

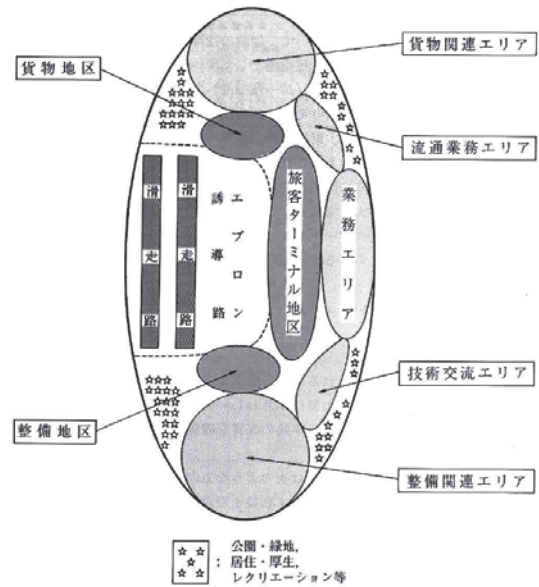
◇中部圏内からのアクセス整備

鉄道在来線の高速化、時間短縮、乗換改善
 直行バスの検討、海上アクセスの検討
 南北軸（東海北陸自動車道など）の強化、
 東西軸（第二東名名神）、
 環状方向の道路の整備促進、
 伊勢湾港道路構想の調査
 コミューター航空路線成立の可能性検討
 地域整備と一体となった諸方策
 （海底トンネル、橋梁など）のあり方検討

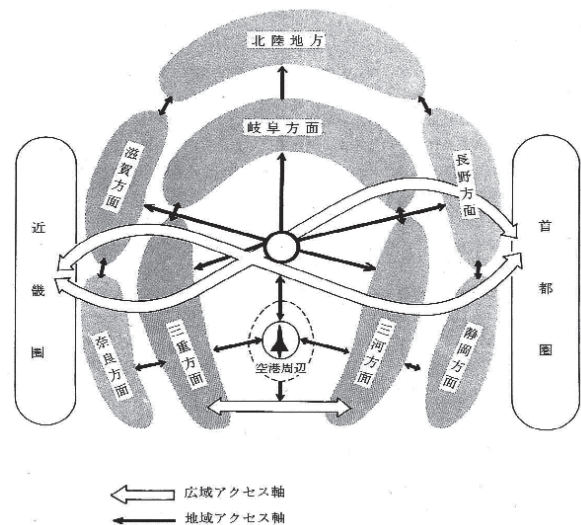
◇空港周辺のアクセス

複数のアクセスルートの確保

全体像



アクセス



(2) 開港後の姿

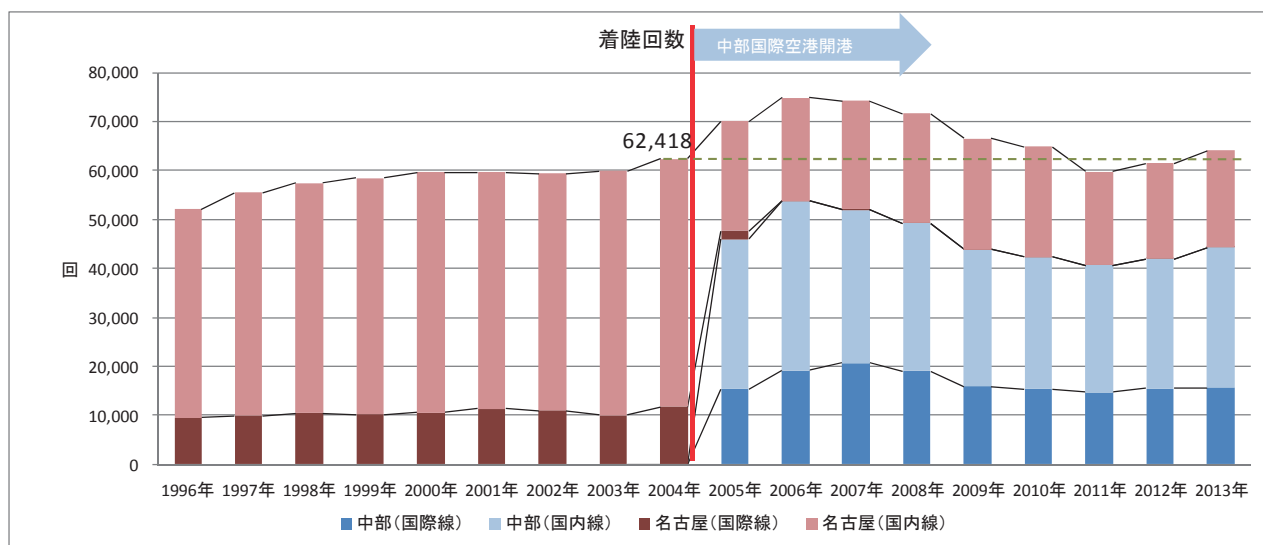
① 中部国際空港の利用実態

中部国際空港の開港後、着陸回数は2006年、乗降客数は2005年をピークに減少に転じた。

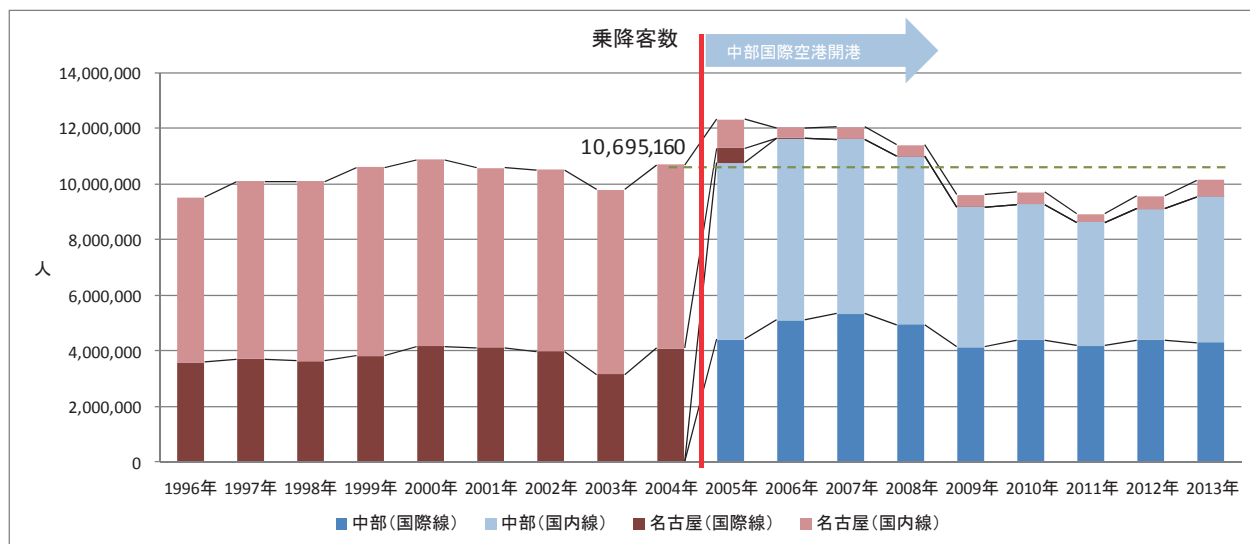
着陸回数では、中部国際空港開港前の2004年の値が約6.2万回であり、開港直後は7万回を超えたものの、2013年では開港前をわずかに上回る程度である。

また乗降客数については、中部国際空港開港前の2004年の値は約1千万人を示していたが、国際金融危機を契機に大幅に減少し、2013年では1千万人を下回り、開港前の水準を下回っている状況にある。

図表 1-4 中部国際空港および名古屋空港の着陸回数の推移



図表 1-5 中部国際空港および名古屋空港の乗降客数の推移

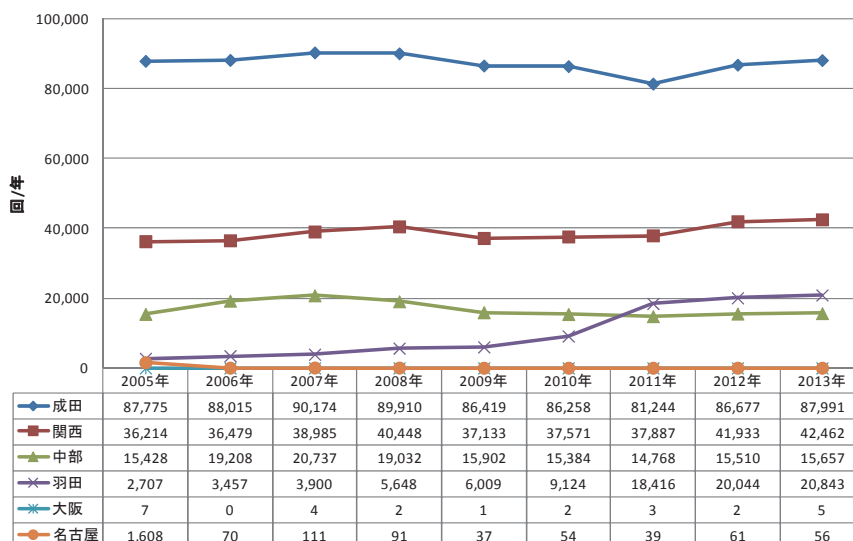


※県営名古屋空港の値は、自衛隊機、マスコミ取材機（ヘリコプター含む）など、同空港を利用する全ての航空機を含んだ値。自衛隊機については、愛知県が別途公表している着陸回数とは集計方法が異なるため、値に差異が生じていることから、取り扱いには留意が必要である。

出典:国土交通省航空局「空港管理状況調書」

年間着陸回数（国際線）の経年変化について、他の主要国際空港との比較では、2010 年に国際線ターミナルが供用を開始した羽田空港が、2011 年以降、中部国際空港の値を上回り、競争力を高めている。

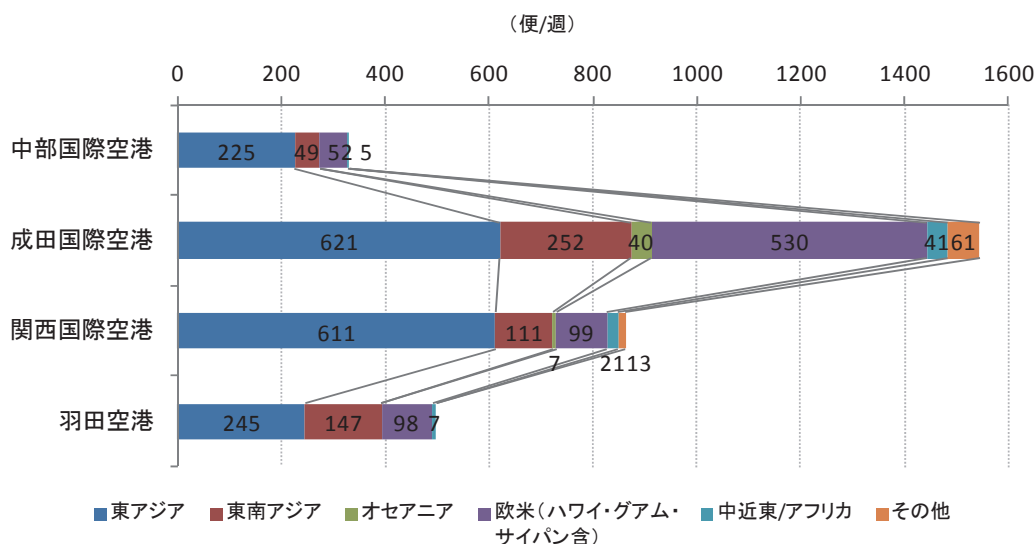
図表 1-6 主な空港の年間着陸回数の経年変化（国際線）



出典:国土交通省航空局「空港管理状況調書」

2014 年時点の国際線就航数を主要国際空港で比較すると、欧米便は成田空港が圧倒的に充実しており、東アジア便については、成田国際空港、関西国際空港が同水準で高い値を示している。これに次ぐのは羽田空港であり、中部国際空港に比べ、特に東南アジア方面への就航便が充実している。

図表 1-7 2014 年時点の国際線就航数（空港別）



※東アジア：韓国・中国・香港・台湾

東南アジア：タイ・インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール

出典：中部国際空港資料、JTB 時刻表などをもとに作成

② 中部国際空港の基本構想および全体像に示された姿との乖離

中部国際空港は、2005 年に地域の産官が一体となって取り組んだ結果、開港を迎えた。ただし、当初の基本構想との乖離については以下の事項が挙げられる。

空港の構造については、滑走路延長は当初 4000m であったが 3500m で建設され、滑走路本数も複数ではなく、1 本で供用されている。空港へのアクセスは、アクセスルートの代替性が十分ではなく、また開港当初は愛知県のみならず、三重県、静岡県、長野県、福井県から運行するバス路線が整備されていたが、現在では路線網が縮小している。

当初、県営名古屋空港は、コンピューター路線の空港として中部国際空港と棲み分けを図る事でスタートした。しかしながら、日本航空グループのジェイエアの拠点が撤去した後、フジドリームエアライズが日本各地へ定期路線、小型チャーター便を運航する空港へと変遷して来ており、現在、中部国際空港と一部重複路線を有する状況であり、「2つの空港」が併存する形となっている。

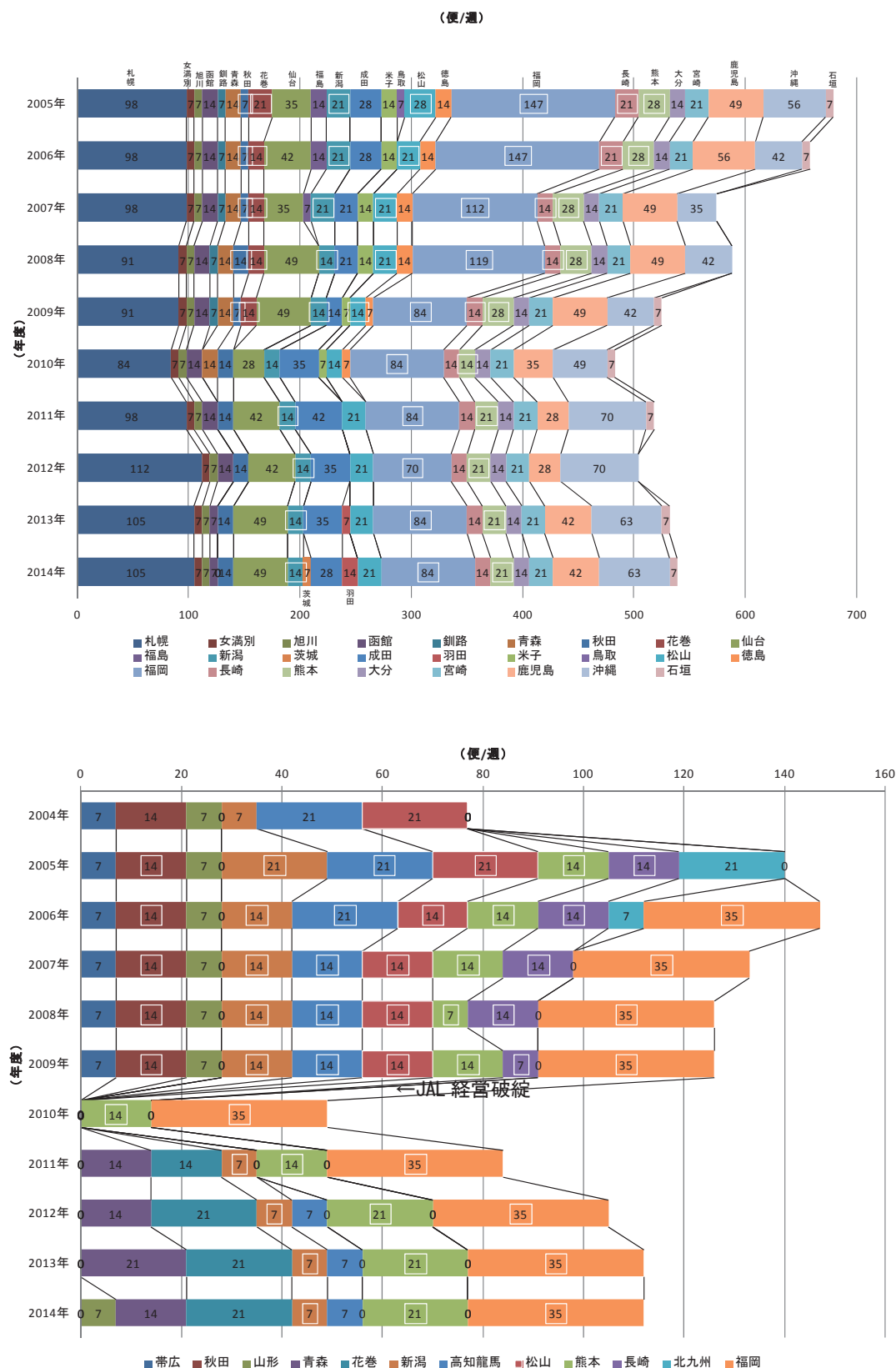
国際線については、中国路線は増加傾向にあるものの、当初就航していた北米路線が縮小し、全方位網羅的な航空ネットワークが形成出来ていない状況にある。その一方で、羽田空港が国際化と滑走路の拡充により、新たなマーケットを取り込んで拡大しており、中部国際空港の基本構想当時とは全く異なる状況となっている。

図表 1-8 中部国際空港開港および他の国際空港の概要

名称	中部国際空港	成田国際空港	関西国際空港	羽田空港
開港時期	2005 年 2 月	1978 年 5 月	1994 年 9 月	1931 年
規模	約 470ha（企業用地 約 110ha）、 計約 580ha	1,090ha	約 510ha（一期事業）+約 545ha（二期事業）1055ha	1,522ha
滑走路	3500m	4000m、 2500m(2009 年 10 月)	3500m、 4000m(2007 年 8 月)	3000m、 2500m 3000m、 2500m(2010 年 10 月)
運用時間	24 時間	6 時～23 時 （※やむを得ない理由がある場合は 24 時まで離着陸可）	24 時間	24 時間
運営者	中部国際空港 株式会社	成田国際空港 株式会社	新関西国際空港 株式会社	国土交通省

出典:各空港会社資料、国土交通省資料などをもとに作成

図表 1-9 中部国際空港および県営名古屋空港の国内就航路線の状況



※グラフ中、番号の枠囲みは県営名古屋空港との重複路線

※各年 10 月ダイヤをもとに作成

出典: 愛知県地域振興部航空対策課ウェブサイト、

県営名古屋空港ウェブサイト、中部国際空港株式会社資料をもとに作成

③ 様々な想定外の外部環境の変化

【社会情勢を色濃く受ける航空旅客市場】

中部国際空港は、開港から現在に至るまで、様々な想定外の外部要因に直面してきた。米国に端を発する国際金融危機（リーマンショック）が 2008 年には我が国の社会経済にも大きな影響を及ぼした。

また、2010 年の尖閣諸島問題の際には、中国からの訪日旅行者が大きく減少した。

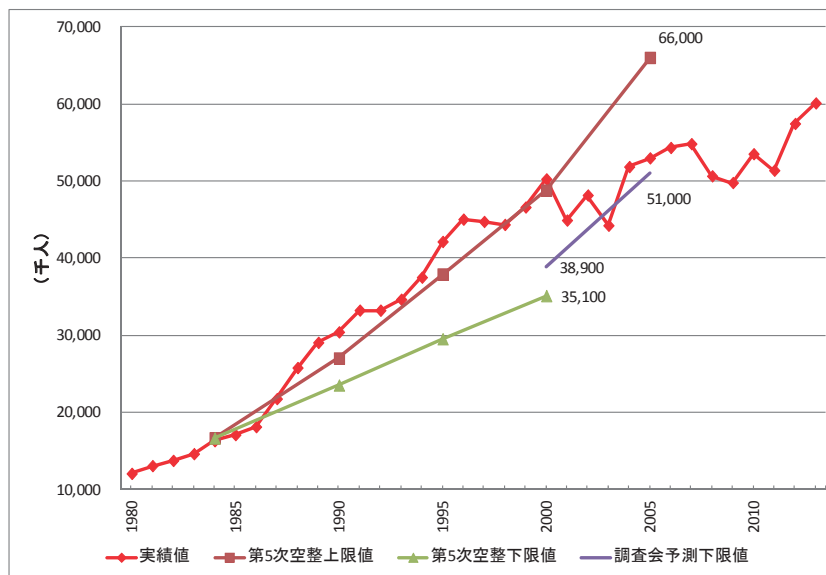
さらに、2011 年に発生した東日本大震災においては、国内の社会経済が停滞するとともに、我が国のレジャー消費が長きに渡り停滞し、海外旅行者の低迷にも大きく影響を及ぼす事となった。

図表 1-10 中部国際空港開港後の主な出来事

	海外	国内
2001 年	米国同時多発テロ	
2002 年		東北新幹線八戸延伸
2003 年	イラク戦争、SARS	東海道新幹線品川駅開業
2004 年		成田国際空港民営化、九州新幹線部分開業
2005 年		中部国際空港開港、つくばエクスプレス開業
2006 年		
2007 年		ジェットスターが関西国際空港へ、国内初の LCC 就航
2008 年	国際金融危機	東海北陸道全線開通
2009 年		新型インフルエンザ世界大流行
2010 年	尖閣諸島問題 日米航空自由化「協 定締結	JAL 経営破綻／茨城空港開業／成田スカイアクセス開業／羽 田空港国際線ターミナル開業／東北新幹線全線開通
2011 年		国産 LCC3 社（エアアジアジャパン、ジェットスタージャパ ン、ピーチアビエーション）の誕生／九州新幹線全線開通／ 東日本大震災福島第一原発事故
2012 年		新東名高速道路供用開始
2013 年		
2014 年		
2015 年		北陸新幹線開業

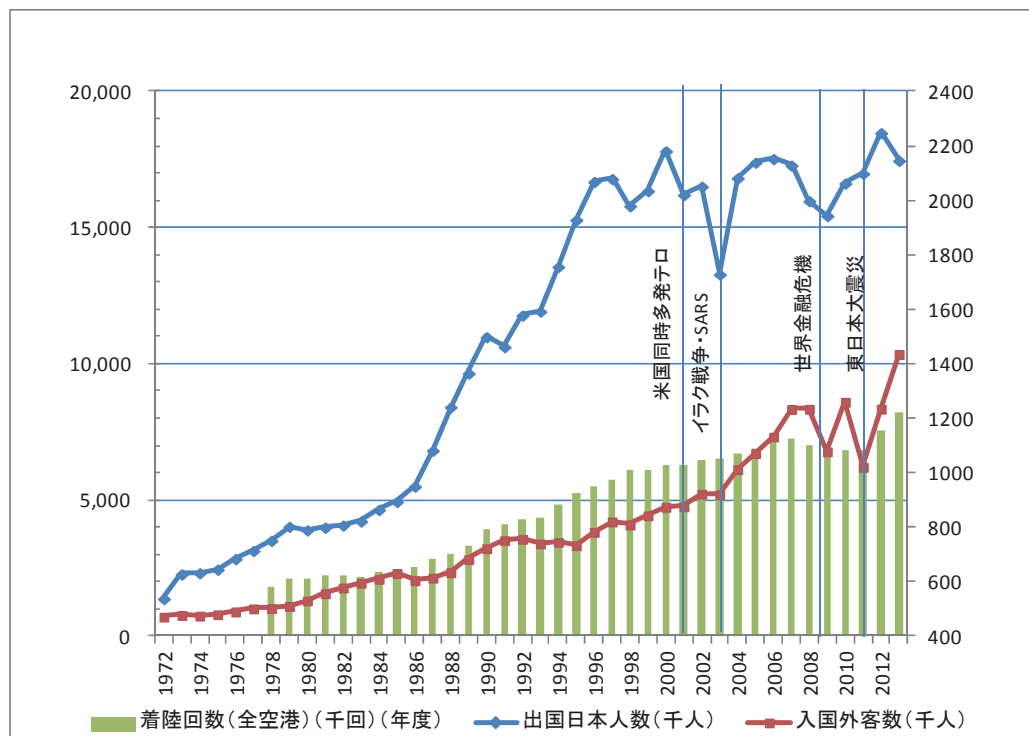
航空旅客数の推移を見ると、第5次空港整備五箇年計画での推計値と実績値を比べると、1987年より上回った状態が続いたが、2001年の世界同時多発テロをはじめ、イラク戦争、SARS、国際金融危機や尖閣諸島問題など、社会情勢の影響により、推計値を大きく下回る状況にある。

図表 1-11 航空旅客数の推移



出典:航空統計要覧

図表 1-12 出国日本人数入国外客数の推移および全空港の着陸回数

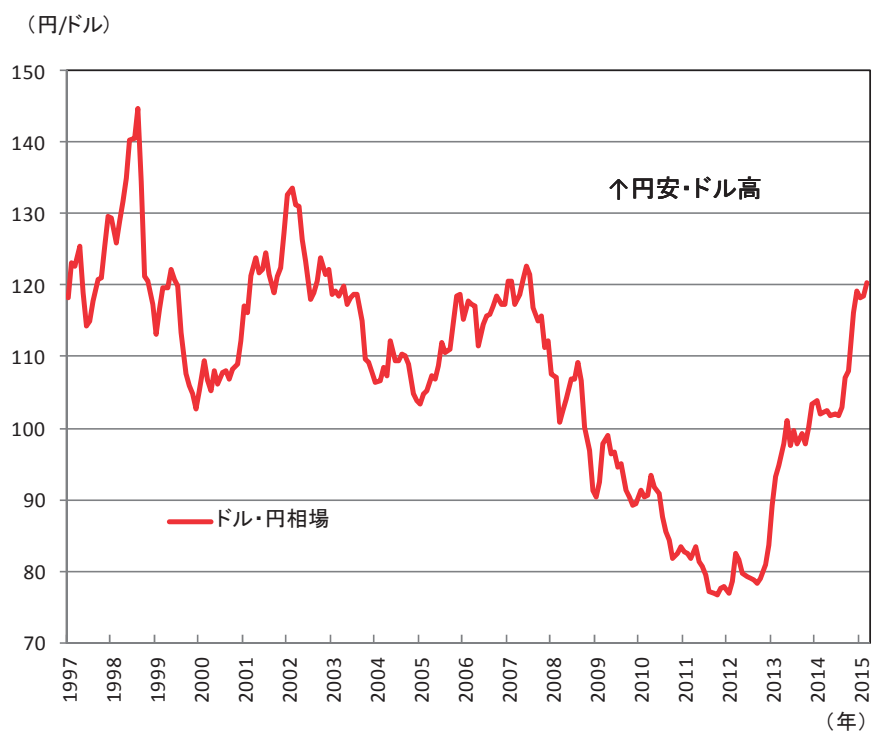


出典:空港管理状況調書（国土交通省）、日本航空機開発協会（JADC）資料

原典:出入国管理統計年報、外客統計年報（1981年まで）、日本政府観光局（1972年5月15日以前は沖縄を含まない）

なお、為替の動向をみると、2013 年以降は長引く円高から円安傾向に転じ、2014 年代には 100 円を超え、円安基調へとシフトしており、海外からの訪日旅行を後押しする状況となっている。

図表 1-13 近年の為替の動向



出典：日本銀行資料をもとに作成

【航空旅客の動向】

中部国際空港の開港後、他の国際空港の機能向上が顕著となっている。成田国際空港では、発着枠が拡大しており、関西国際空港は第二滑走路の供用と LCC の拠点化が進んだ。また、羽田空港の容量拡張と国際空港化は、中部国際空港の開港当初には予見されていなかった政策であり、大きな影響を受けている。

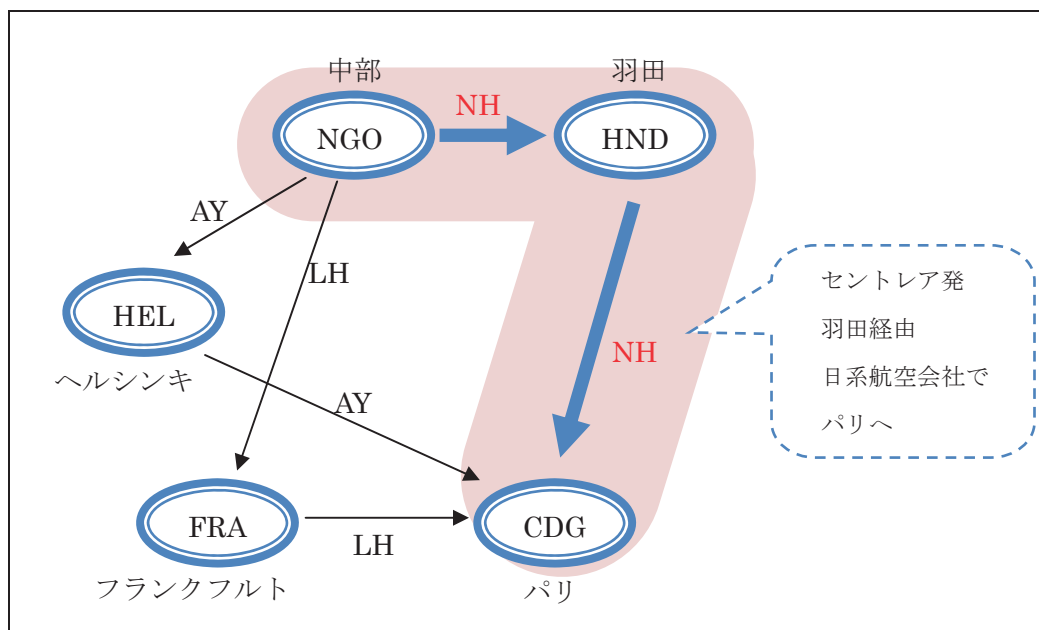
図表 1-14 中部国際空港開港後の主要空港における主な事項

	中部国際空港	成田国際空港	関西国際空港	羽田空港
2005 年	開港(2 月)			
2006 年		第 1 旅客ターミナルビル南ウイング第 5 サテライト供用開始(6 月) 第 2 旅客ターミナルビル 76、77 番ゲート供用開始(8 月)		
2007 年		第 2 旅客ターミナルビル本館 3F 増改築エリア使用開始(4 月)	第二滑走路供用開始(8 月) 航空管制システムの設置完了による「完全 24 時間空港」が実現(9 月) 発着枠を拡大(1 時間値 30 回→40 回)(10 月)	
2008 年		第 1 旅客ターミナルビル第 5 サテライト「内際乗り継ぎ施設」供用開始(4 月) 第 2 旅客ターミナルビル「内際乗り継ぎ施設」供用開始(6 月) 第 7 貨物ビル供用開始(10 月)	A 滑走路の全面改修(嵩上げ)工事が完了(8 月)	
2009 年	国際ビジネスジェット格納庫 供用開始(9 月)	2500mB 滑走路供用開始(10 月)	二期国際貨物地区供用開始(4 月)	
2010 年		成田空港の年間発着枠が 20 万回から 22 万回へ拡大(3 月)		D 滑走路及び新国際線地区(旅客貨物ターミナル、エプロン)供用開始(10 月) 国際定期便就航開始(10 月)
2011 年		滑走路の同時平行離着陸方式を運用開始(10 月) 成田空港の年間発着枠が 22 万回から 23.5 万回へ拡大(10 月)		
2012 年		成田空港の年間発着枠が 23.5 万回から 25 万回へ拡大(3 月) ビジネスジェット専用ターミナルを供用開始(3 月)	国内初の格安航空会社「ピーチアビエーション」が関空を拠点として就航開始(3 月) 新関西国際空港株式会社設立(4 月) 関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合(7 月) 第 2 ターミナルの供用開始(10 月)	
2013 年	ドリームリフターオペレーションセンター竣工(1 月)	成田空港の年間発着枠が 25 万回から 27 万回へ拡大、合わせてオープンスカイを実現(3 月) 成田空港の離着陸制限(カーフュー)の弾力的運用を開始(3 月)		

出典:数字で見る航空 2013

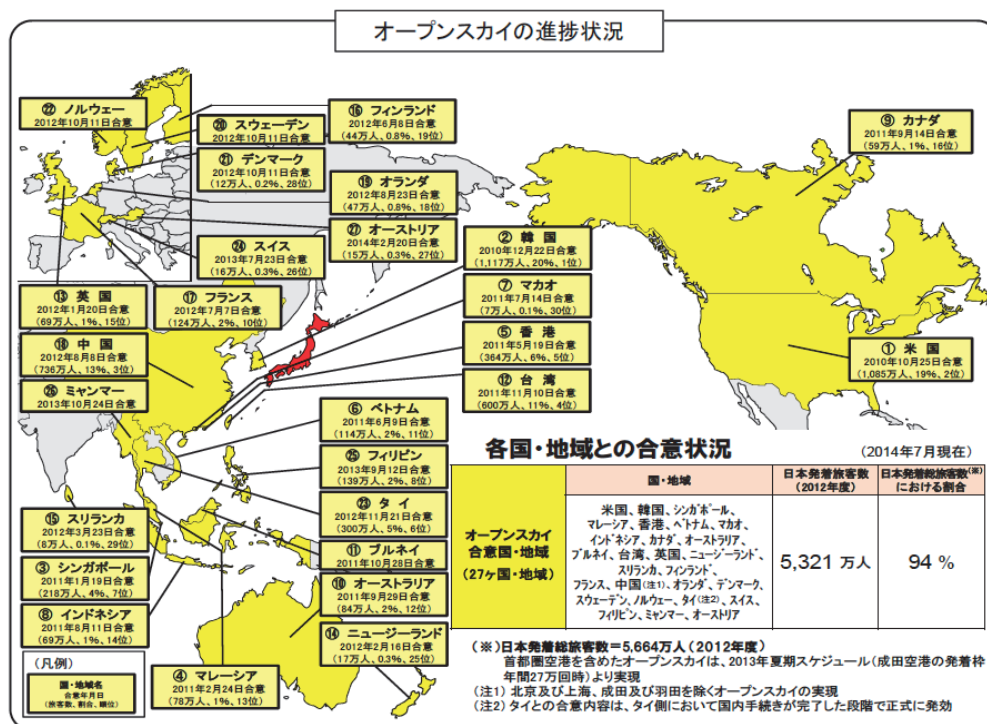
成田国際空港、羽田空港へ中部国際空港からフィーダー便が就航した事に伴い、中部圏の旅客の首都圏空港の長距離路線を利用する傾向も出てきている。

図表 1-15 羽田フィーダー便による欧州渡航の旅客の流れの変化（イメージ）



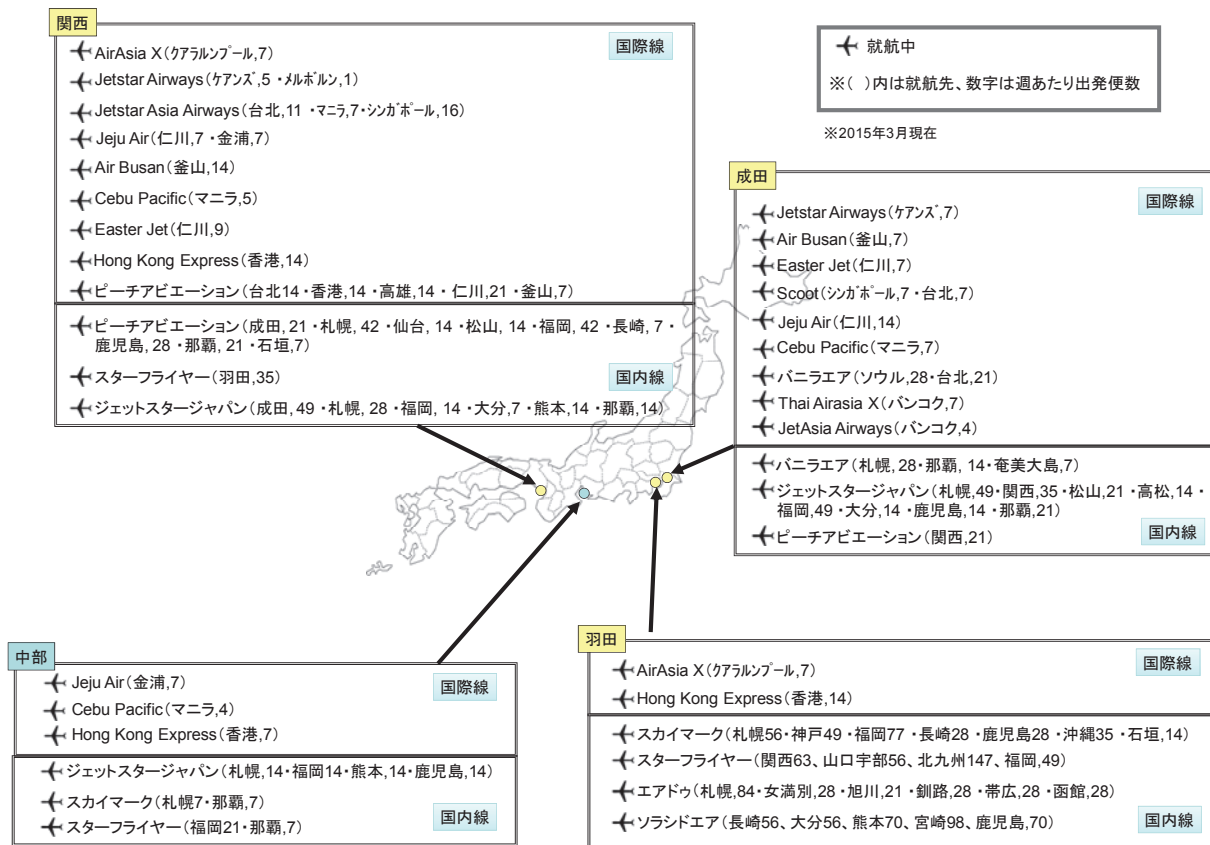
さらに、航空需要の高まりと相まって、首都圏空港の国際線発着容量が拡大するとともに、オープンスカイ交渉がより進展し、2014年7月時点では米国、韓国をはじめシンガポール、ベトナム、インドネシアなどの東南アジア各国を含む27の国地域との間でオープンスカイの合意がなされている。

図表 1-16 オープンスカイ交渉の進捗状況



東南アジアの LCC の台頭により、東アジア、東南アジアを中心とした短中距離路線の渡航費用が低廉化することにより、フルサービスエアラインの価格面での競争力が相対的に低下している。

図表 1-17 国内主要空港の LCC 就航状況



出典:各空港ウェブサイトなどをもとに作成

④ 中部国際空港が着実に実施してきた 10 年間の取組

前述のように、想定外の外部環境の変化や航空業界の変動に直面する中、中部国際空港は、国際拠点空港としての責務を全うすべく、様々な取組を進めてきた。

中部国際空港の後背圏に航空産業の一大集積地を抱える背景と海洋空港である立地特性を活かし、Sea&Air による航空関連の大型特殊貨物の物流需要拡大を進めるとともに、フライ・セントレア、フライ・セントレア・カーゴなどの各種キャンペーンにより、地元企業との一体的に取り組んでいる。

また、中部国際空港利用促進協議会によるエアポートセールスや誘客、LCC の受入促進に向けたプロモーションを進めている。また、中部圏の観光振興を図るため、昇龍道プロジェクトにおける海外旅行博での PR、海外旅行会社・メディア招聘、多言語受入環境整備の推進、情報発信強化などにおいて、地域の関係主体が連携しながら取り組まれている。

さらに、空港そのものの魅力や顧客満足度を高めるため、エンターテイメントスペースの構築とイベント時の場の提供をするとともに、Wi-Fi 環境整備、観光案内所の充実、礼拝所、ムスリム対応レストランなどの空港設備の高度化、あるいは災害時やテロ対策などの安全対策、地球温暖化対策などの環境面への配慮など推進する事により、顧客満足度 NO.1 空港（国際空港評価調査プログラム（ASQ））としての地位を確立している。

図表 1-18 中部国際空港における取組例



出典：中部国際空港株式会社資料

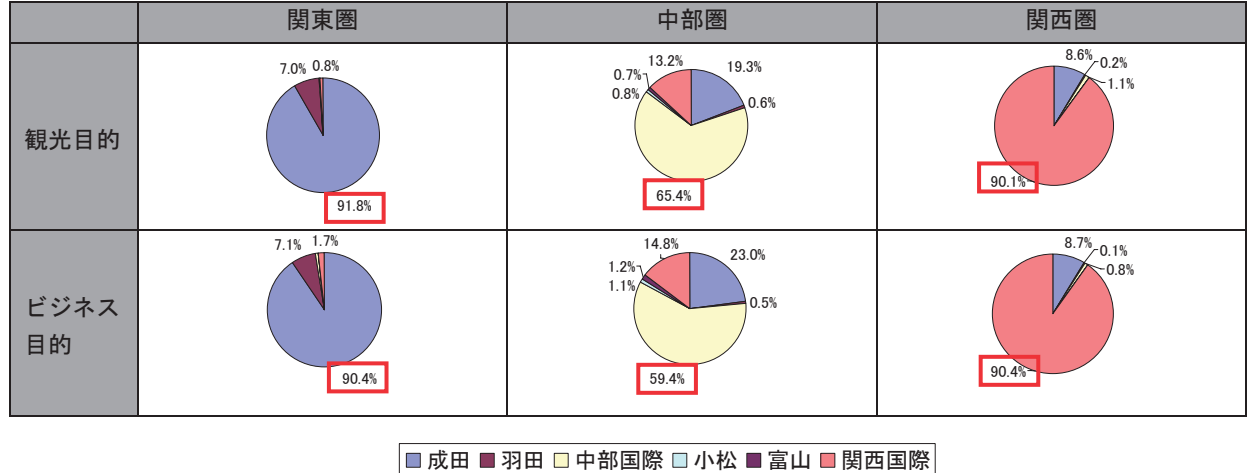
2. 中部圏および中部国際空港を取り巻く課題

(1) 中部国際空港の利用状況

① 三大都市圏の空港利用状況

中部圏（中部圏：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀の9県）居住者の出入国における中部国際空港利用率は、観光目的が65.4%、ビジネス目的が59.4%で、関東圏、関西圏における成田国際空港、関西国際空港の利用率が目的にかかわらず90%以上であるのと比べて低い。

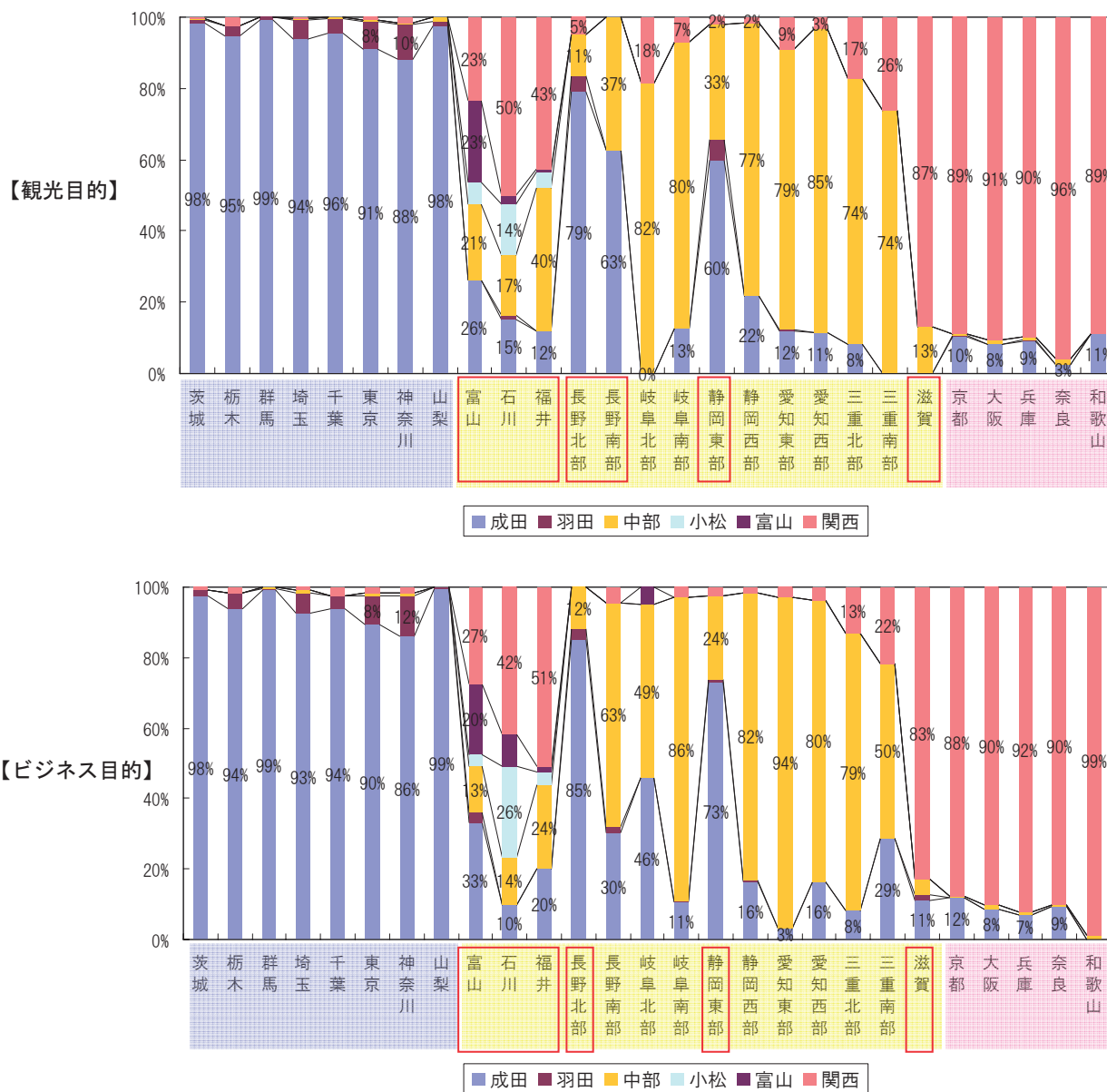
図表 1-19 三大都市圏における空港利用率



原典：国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」
 出典：中部広域圏における国際航空旅客動態と課題（2013年4月）

居住地域別にみると、赤枠で示した北陸 3 県、長野県（ビジネス目的は北部のみ）、静岡県東部、滋賀県について、中部国際空港以外の空港を利用して出入国している。

図表 1-20 居住地域別の出入国空港利用率



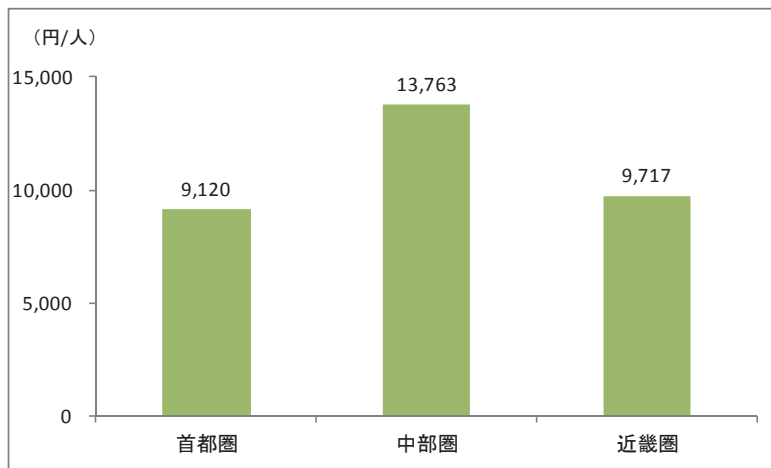
原典：国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」

出典：中部広域圏における国際航空旅客動態と課題（2013 年 4 月）

② 居住地域別の一般化費用

居住圏域別の出国者 1 人当たり一般化費用を見ると、中部圏は 1 人当たり 13,763 円/人と他圏域に比べて高い。また、居住地域別に見ると、愛知県西部地域の出国者 1 人当たり一般化費用は 8,383 円/人と、東京都や大阪府と比べても遜色の無い水準となっているが、北陸地域や長野県北部・南部地域、岐阜県北部地域、静岡県東部地域などで約 20,000 円/人～35,000 円/人と一般化費用が高いため、中部圏の 1 人当たり一般化費用を押し上げている状況となっている。これは、北陸地域や長野県北部・南部地域、岐阜県北部地域、静岡県東部地域などでは、一般化費用の高い成田国際空港や関西国際空港の利用率が高いことに起因している。

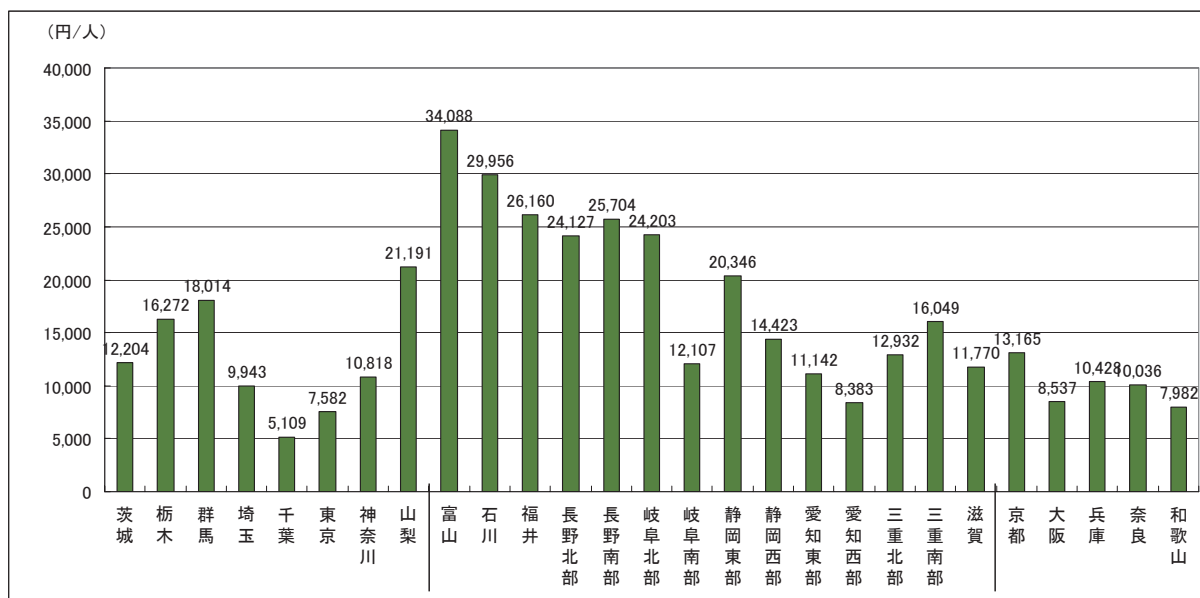
図表 1-21 居住圏域別の出国者 1 人当たり一般化費用（円/人）



原典：国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」

出典：中部広域圏における国際航空旅客動態と課題（2013 年 4 月）

図表 1-22 居住地域別の出国者 1 人当たり一般化費用（円/人）



原典：国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」

出典：中部広域圏における国際航空旅客動態と課題（2013 年 4 月）

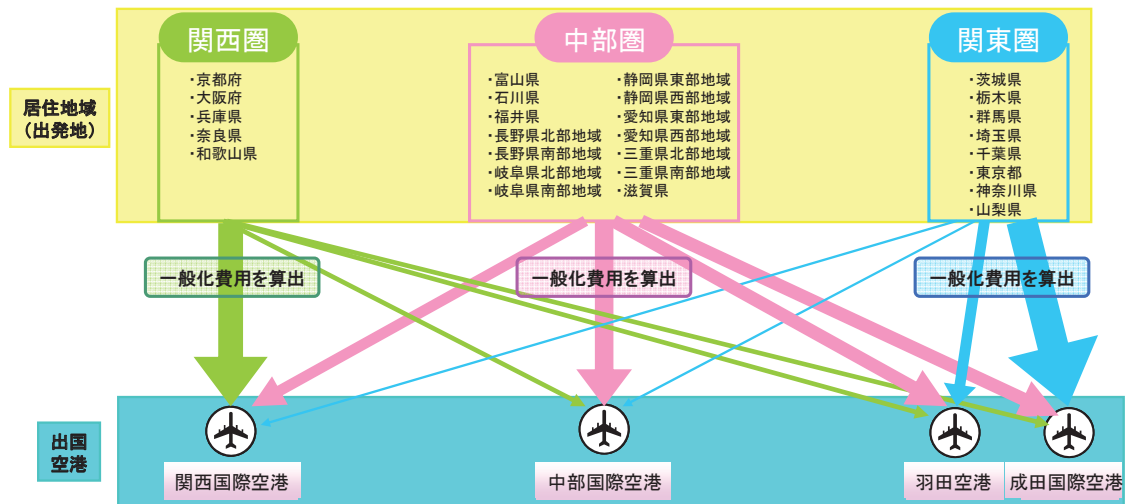
【備考】一般化費用の算出について

- 一般化費用とは、居住地域から出国空港までの移動にかかる諸要因を貨幣換算したもので、出国空港までの「運賃・料金」と、出国空港までの「所要時間」をコスト換算したものの合計値として表される。

「居住地域から出国空港までの一般化費用(円/人)」

$$=「乗用車、鉄道などの運賃・料金(円/人)」+「所要時間のコスト換算値(円/人)」$$

【居住地域から出国空港までの一般化費用算出のイメージ】



【一般化費用算出における前提条件】

- ◆居住地域（都府県単位の場合）の出発地点は都府県庁とし、中部圏内の細分化地域の場合の出発地点については、細分化地域の中で人口が最も多い都市の市役所として、居住地域から出国空港までの一般化費用を算出。
- ◆出国空港は、「成田国際空港」、「羽田空港」、「中部国際空港」、「関西国際空港」の4空港を対象。
- ◆居住地域から各出国空港まで利用する交通機関については、「平成20年度国際航空旅客動態調査（国土交通省航空局）」より、「乗用車」、「直行バス」、「鉄道」、「国内線」、「フェリー」のそれぞれの利用者を集計し、一般化費用を算出した。また、その利用交通機関の集計の中で、居住地域から出国空港までの移動において前日宿泊した場合は、宿泊費用を一般化費用に加算した。
- ◆利用交通機関が「乗用車」の場合、高速道路などの有料道路を使用する場合は、ETC割引料金を考慮しない通常の通行料金を使用して算出した。
- ◆「国内線」を利用する場合の国内線航空料金は正規料金を使用し、前日宿泊費については各空港ホームページに紹介されている各ホテルのインターネット予約料金を平均して算出した。
- ◆出国空港までの「所要時間」をコスト換算するための時間評価値（円/時間）については、「国土交通省交通政策審議会航空分科会（答申）」に示されている時間評価値を基に設定した。

【留意点】

- ①本試算結果は、上記、前提条件の下で算出した集計値となっており、個々人の行動や感覚とは必ずしも一致していない場合がある。
- ②また、観光目的で出国する場合とビジネス目的で出国する場合とでは、出国空港までの「所要時間」をコスト換算するための時間評価値（円/時間）が異なってくるものと思われるが、本試算では、出国目的ごとに一般化費用を算出していないため、本試算結果については、居住地域から出国空港までの移動にかかる平均的な一般化費用の値となっている。
- ③本試算結果は、出国時における居住地域から出国空港までの一般化費用を算出したものであり、帰国時の入国空港から居住地域までの一般化費用は計測の対象としていない。そのため、本検討で算出した「出国者1人当たり一般化費用」や、「一般化費用削減効果」については、帰国時における入国空港から居住地域までの一般化費用の値は含まれていない。
- ④海外旅行などにおいて旅行会社が販売している旅行パックなどに申し込む場合、出国空港までの国内線航空料金や前日宿泊費などは、旅行パック料金に含まれていることがあるが、本試算においては、旅行パック利用可否かを把握する事が困難であったため、国内線航空料金や前日宿泊費については個別に積み上げて算出している。

③ 中部国際空港の後背圏旅客の他空港への流出状況

「平成 20 年度（2008 年）国際航空旅客動態調査」（国土交通省航空局）のデータから分析した結果、中部圏からの旅行者数は年間 248 万人であり、このうち、中部国際空港を使う事が最も一般化費用が抑えられる地域は 203 万人が該当する。しかしながら、このうち、中部国際空港をを利用して出国した旅行者は 156 万人であり、すなわち残りの年間 47 万人（23%）の旅行者は、中部国際空港が費用面で最も有利であるにもかかわらず、他空港（成田、関西など）を利用していることとなり、1/4 もの旅行者の需要を取りこぼしていることがわかる。

図表 1-23 都府県別出国者数

平成20年度		単位:人/年
居住地	全方面	
関東	茨城	294,456
	栃木	180,010
	群馬	171,625
	埼玉	952,429
	千葉	991,898
	東京	3,283,911
	神奈川	1,717,486
	山梨	79,941
	小計	7,671,756
中部	富山	76,466
	石川	90,826
	福井	62,715
	長野	185,645
	岐阜	229,590
	静岡	391,790
	愛知	1,074,072
	三重	190,887
	滋賀	174,605
	小計	2,476,596
関西	京都	353,818
	大阪	1,203,364
	兵庫	766,534
	奈良	198,719
	和歌山	77,868
計		12,748,655

図表 1-24 空港別・地域別の一般化費用

		単位:円/人				
		成田	羽田	中部国際	関西国際	平均
関東	茨城	11,800	18,113	48,335	52,230	12,204
	栃木	15,560	13,085	—	48,125	16,272
	群馬	17,962	17,615	38,221	—	18,014
	埼玉	9,811	6,960	31,506	39,594	9,943
	千葉	4,652	7,446	27,647	37,247	5,109
	東京	7,519	3,462	26,735	34,727	7,582
	神奈川	10,788	5,672	29,145	36,906	10,818
	山梨	19,975	23,134	27,814	—	21,191
	平均	8,941	5,145	28,478	37,257	9,120
中部	富山	38,067	29,280	27,951	34,215	34,088
	石川	39,349	40,932	24,624	28,696	29,956
	福井	42,163	—	20,759	24,240	26,160
	長野 北部	22,353	17,369	28,946	51,481	24,127
	南部	28,954	23,273	21,834	36,165	25,704
	岐阜 北部	36,199	—	21,074	31,351	24,203
	南部	31,420	22,752	8,035	24,202	12,107
	静岡 東部	21,087	15,542	18,144	32,482	20,346
	西部	24,372	20,793	11,790	20,736	14,423
	愛知 東部	24,968	—	8,901	23,771	11,142
	西部	29,048	—	4,778	19,771	8,383
	三重 北部	35,888	—	9,185	19,884	12,932
	南部	40,088	—	9,398	26,075	16,049
	滋賀	35,905	—	15,966	9,884	11,770
	平均	27,399	19,507	8,384	18,583	13,763
関西	京都	36,073	43,864	14,127	9,263	13,165
	大阪	32,376	41,474	19,963	6,200	8,537
	兵庫	37,647	31,072	19,909	7,675	10,428
	奈良	37,601	—	17,240	8,384	10,036
	和歌山	40,137	—	28,245	5,077	7,982
	平均	35,051	39,372	19,238	7,098	9,717
計		10,883	5,773	9,146	9,453	10,136

※赤枠は、一般化費用の値が最も低いものを示す

原典：国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」

出典：中部広域圏における国際航空旅客動態と課題（2013 年 4 月）

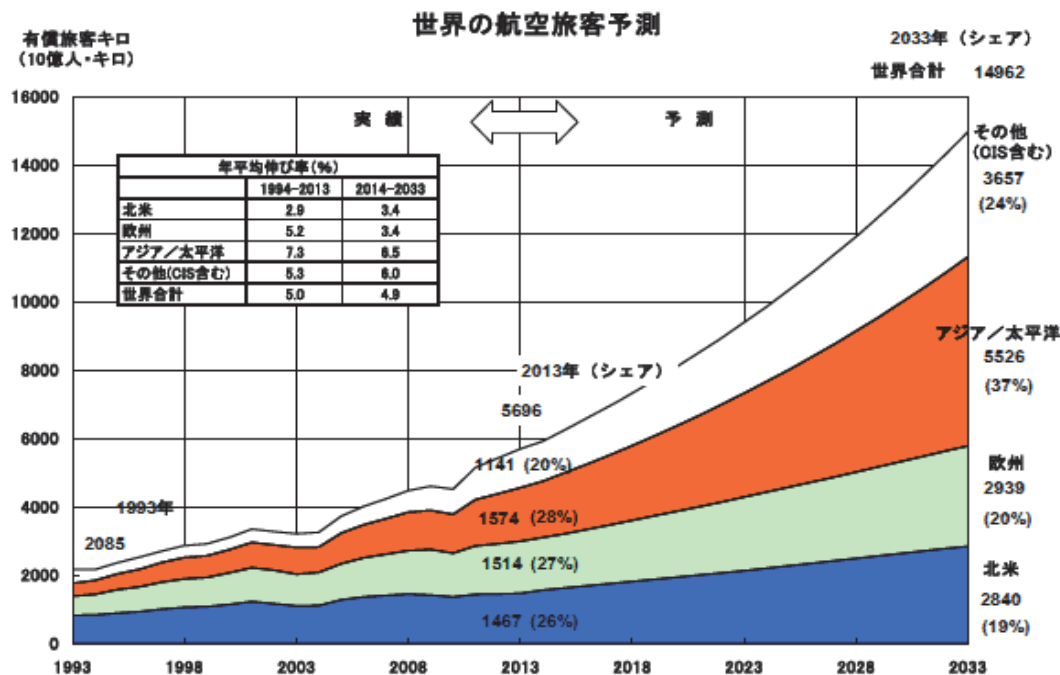
(2) 航空業界を取り巻く今後想定される事象

航空業界において想定されている旅客、航空機材などに関する潮流や規制緩和について概観する。

① 航空市場の動向

航空市場は今後、航空需要のさらなる増加が予測されている。今後 30 年間の年平均伸び率が 4.9% と予測されている中、アジア/太平洋地域は年平均伸び率が 6.5%、シェアは 2013 年の 28%から 2033 年では 37%まで増加すると推測され、世界の中でもアジア/太平洋地域の急増が顕著である。

図表 1-25 世界の航空旅客予測



出典:日本航空機開発協会 (JADC) 資料

また、航空機材の動向をみると、ジェット旅客機の運行機材構成予測で、120～169 席の中型機が大きな割合を占める中、100～119 席、60～99 席級の機材の需要も高まることが予測されており、小型機材で多頻度に運航する形態が加速していくことが予測される。

さらに、相次ぐ空港民営化による経営統合の合理化により、サービス水準が高まり、空港の設備面での顧客満足度も、空港を選択する上での要素の一つとなりえる。

また前述した通り、東南アジアを中心に LCC が台頭しており、その運航費用の低廉性により、東南アジアの新興国における中流階層が海外渡航の需要が高まりを見せている。また、LCC の需要の高まりを受け、関西国際空港が国内では先進的に LCC を誘致し、実績を上げている他、成田国際空港も LCC 専用ターミナルを建設するなど、我が国における LCC の就航も急速に進展している。また、昨今の円安の影響は、我が国への渡航需要をさらに加速する事になり、訪日外国人旅行者の我が国への渡航を加速させている。

ジェット旅客機の運航機材構成予測



前述のように、オープンスカイによる新たな航空ネットワークの拡充および弾力的な航路設定が可能になる他、検討されている首都圏空域の効率的な運用により、発着枠が拡充され、より一層の首都圏空港への一極集中が加速していく可能性がある。

図表 1-27 訪日外国人旅行者数の推移（東南アジア・国別）



(3) 空港を取り巻く需給関係の多重構造

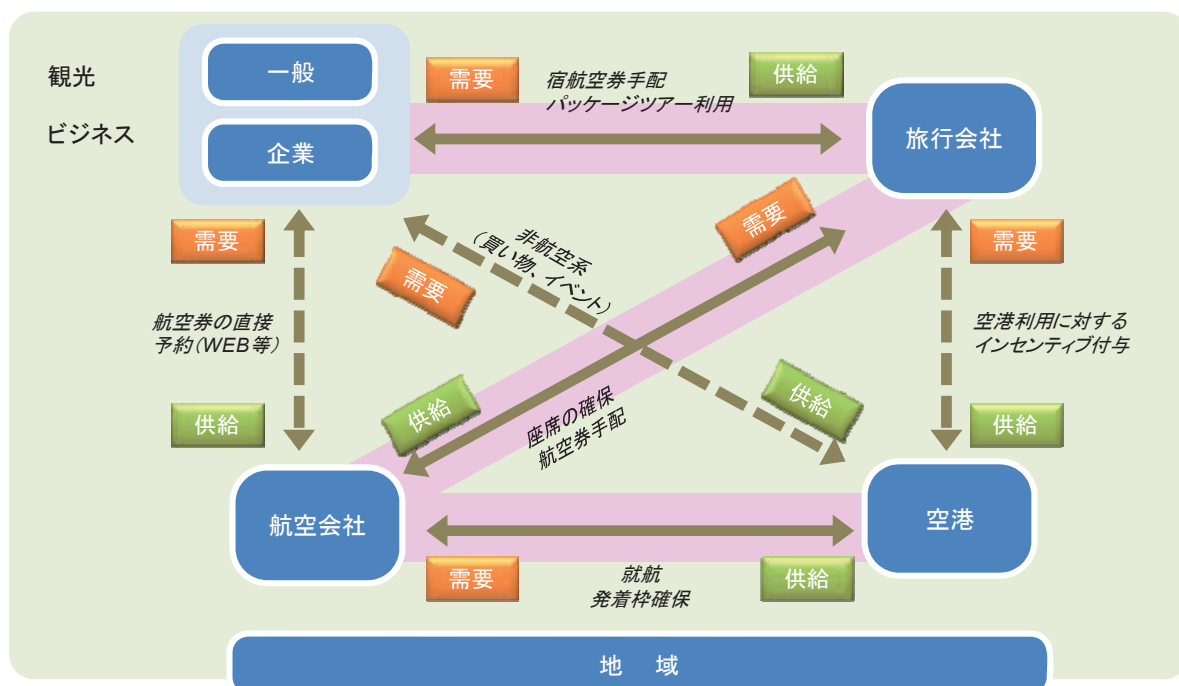
一般化費用が最も廉価であるにもかかわらず、中部圏から他地域の空港に利用客が流出している背景を考察した。

空港を取り巻く関係主体間の需給関係は多層的な構造となっており、以下の図を例にすると、一般消費者や企業は、旅行会社に対する宿の手配や、航空券の手配を依頼する需給関係にあり、例えば近年の LCC の台頭などにより、直接航空券を予約する傾向も見られ、航空会社との直接的な需給関係も構築されつつある。

一方、旅行会社と航空会社との関係でみると、航空券の手配座席の確保と座席の供給といった関係性が挙げられる。従来の関係性に加え、旅行会社は、空港に対して、空港の利用状況に応じたインセンティブを求めるなど、活性化のための新たな関係性が生まれている。また、航空会社と空港との関係でみると、就航するための発着枠の確保など、航空会社の需要に対し、空港が供給する関係となっているなど、従来の関係性に加え、新たな主体間の関係性の緊密化により、より多くの機会やニーズが生まれ、空港を取り巻く環境が変化してきている。

このように、多様な需給関係が築かれ、各主体の選択肢の幅が広がるとともに、よりメリットのある相手との自由な取引が活発化している。

図表 1-28 空港を取り巻く関係主体間の需給関係の多重構造について



(4) ヒアリング結果にもとづく中部圏および中部国際空港の現況および将来動向

中部圏および中部国際空港の現況と将来動向を把握するため、下記に示す対象に対してヒアリングを実施した。その結果をもとに、中部国際空港に関する状況と、アウトバウンド・インバウンドの分野別について整理した。

■ヒアリング実施先

国内	旅行会社（名古屋本社）、旅行会社（東京本社）、企業（中部圏の製造業）、航空会社（国内キャリア）、航空会社（中部国際空港就航の海外キャリア）、有識者（航空分野）
海外	旅行会社、航空会社 ※シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシア

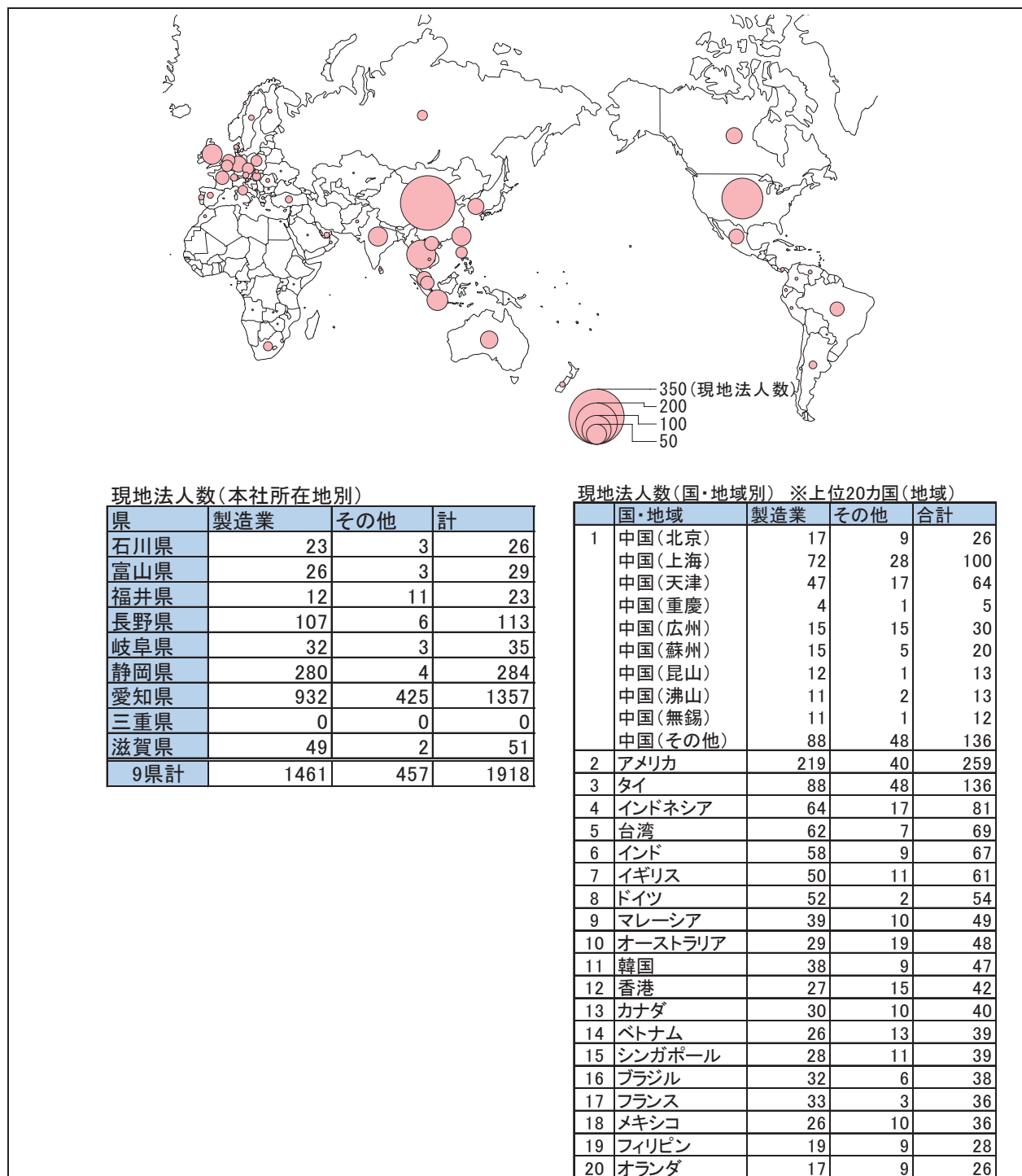
①アウトバウンドの動向

中部圏の海外渡航に関する現状を捉え、問題点や課題を把握するとともに、ビジネス面、観光面の両面からアウトバウンド全般に対する方向性を把握するため、ヒアリングにより把握した。

【ビジネス】

中部圏に本社を置く企業の海外現地法人数をみると、国地域別では、中国が最も多く 420 社を示し、次いでアメリカの 259 社、タイの 136 社、インドネシアの 81 社と続いており、中国、台湾、韓国などの東アジア、タイ、インドネシア、マレーシアなどの東南アジア諸国への進出状況が際立っている。このように、中部圏に本社を置く企業の海外進出先への渡航機会は多く、特に中部国際空港周辺の企業が多く進出する東アジア、東南アジアへの直行便およびその先の目的地への乗継が良ければ、これまで以上に中部国際空港が利用されることが期待される。

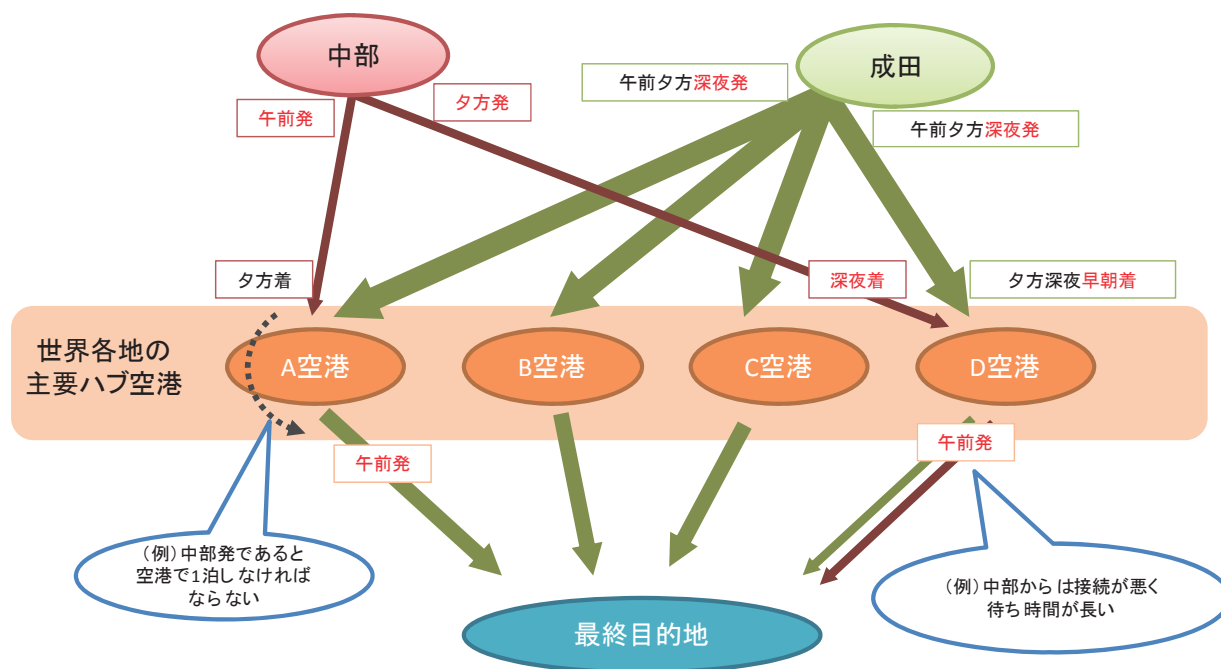
図表 1-29 中部9県に本社を置く企業（東証一部上場企業）の海外現地法人数



出典：海外進出企業総覧 2013（東洋経済社）

現状では、便の利便性が良い空港が選ばれているため、路線の選択肢が豊富にある事が求められる。中部国際空港および成田国際空港から、双方とも直行便が就航していない都市を最終目的地として経路選択する場合、世界各地の主要ハブ空港への就航便の有無や、就航頻度の状況が経路の選択肢に大きく影響を及ぼしており、就航便の少ない中部国際空港では、経由空港における接続便の選択肢が少ない、あるいは待ち時間が長くなるなど、不利に働くことから、出国時から成田国際空港が選択される結果となっている。

図表 1-30 中部および成田からの乗り継ぎ便を使った最終目的地への受け入れ選択イメージ



中部国際空港にとっては、直行便の就航や、世界の主要ハブ空港との接続をよくすることで、トランジットを含む海外への就航ネットワークが拡大していく事になる。一方、羽田空港や成田国際空港へのフィーダー便が就航していることから、首都圏空港から出国する旅客がこのまま増加し続けると、中部国際空港の海外キャリアの利用者数への影響が懸念される。

また、ビジネスの場合、現地0泊で到着後すぐにビジネスが可能となる深夜便の人気の高まっているとともに、価格よりも利便性・時間的優位性が重視されることから、目的地までの直行便が好まれる傾向にあり、直行便の充実化が必要となる。さらに、日系のキャリアが選択されやすい傾向にあるため、マイレージ提携した航空便の就航も視野にいたった便の誘致も必要となる。

また、航空会社は、いつ何時でも離発着ができる空港を求めており、空港の信頼性は必要不可欠な要素となっている。とりわけ、駐機時間を短縮し、多頻度運航するビジネスモデルである LCC の事業運営にとっては、信頼性の高い空港は就航先としての選定要因の一つとなっている。そのため、信頼性を確保するためには、メンテナンス時、災害発生時においても運用可能であることが求められる。

【観光】

中部圏の旅行者の傾向として、ゴールデンウィーク、夏休み、年末年始休暇などの大型連休を使った旅行に偏る傾向があり、年間を通じた安定的な旅行需要を見込むことが首都圏に比べて難しい傾向

にあり、旅行会社が企画するパッケージツアーについては、首都圏空港発着の商品が多い傾向にある。

また、海外では一般的である LCC についても、中部圏の住民は LCC の利用に消極的な傾向があり、他地域に比べ、フルサービスエアラインが選択されやすい傾向がある。

②インバウンドの動向

中部圏がグローバル競争の中で、さらなる発展を目指していくため、ビジネス面、観光面の両面から現状を把握するとともに、今後の発展の方向性をヒアリングにより把握した。

【ビジネス】

世界的なものづくり企業が集積する中部圏は、インセンティブツアーや企業研修の訪問先として非常に高いポテンシャルを有しているが、アフタービジネスの観光は、中部圏に滞留せず、東京などの他地域へ流出してしまう事が懸案となっており、中部圏内に出来るだけ長く滞在し、観光や買い物をしてもらえような仕掛けや情報発信が必要となっている。また、中部圏以外の地域に立ち寄った場合も、帰国の際は再び中部国際空港を利用してもらい、in・out のバランスを保つことが路線維持のために必要となる。

また、中部国際空港および母都市としての名古屋の国内アクセス性の高さについても着目すべきである。つまり、中部国際空港は国際線から国内線への乗り継ぎがしやすく、国内路線も比較的充実していることから、乗り継ぎ利便性を活かし、我が国の地方部への訪問者が中部国際空港を利用していくとよい。また、名古屋は東京、大阪のどちらへも移動しやすい立地的優位性を有しているため、国際会議や出張で訪れるビジネス客に対して、アフタービジネスの観光を楽しんでもらう仕掛けをする事により、首都圏空港や関西国際空港に比肩する事が可能となる。

【観光】

我が国の観光を目的としたインバウンドの状況をみると、東京や大阪を結ぶゴールデンルートの人気が高い他、ブランド力が高い北海道、九州、沖縄などが注目されている。中部圏は、昇龍道プロジェクトにより、活発なプロモーションが行われているものの、まだ認知度は低く、海外の一般客はおろか、旅行商品を造成する旅行会社にも知られていないことが多い。そのため名古屋地域への立ち寄りとは言い難く、最終目的地とはなり得ておらず、宿泊、観光、買い物などの需要を高めて行くことが、ひいては航空需要の増加に繋がるものと考えられる。

そのため中部国際空港周辺地域では、特に近年ブームとなっている日本食などのグルメや買い物など、コンテンツの魅力を高めるとともに、それらを適切に情報発信していく事により、当地域で何が楽しめるのかを PR していく必要がある。

既に訪日経験のある外国人の次の旅行先として売り込むなど、リピーターが満足出来る旅行コンテンツの開拓・提供していく必要があり、国内移動手段と他の空港の航空便との接続性も考慮したツアーの造成が必要となる。また、航空会社間のアライアンスやマイレージ提携の活用による、国際線ー国内線の接続性の活用により、中部圏の航空需要を高めていく取組が必要となる。

さらに、中部国際空港は、24 時間利用可能という点を活かし、就航先やダイヤを充実させると伴に、併設するホテルを活用しつつ、深夜早朝の交通アクセスを強化することにより、さらに強みが増していく事になる。また、ラウンジ、免税店などをさらに魅力的な施設にしていく事も、選択される空港として必要な要素となる。

第2章 中部圏および中部国際空港が向かうべき方向性

1. 中部圏および中部国際空港の現状分析

第1章で行った、「中部国際空港をとりまく状況の整理」の結果を踏まえ、中部圏および中部国際空港のSWOT（強み、弱み、機会、脅威）整理を行い、現状分析を行った。

(1) 中部圏および中部国際空港の「強み」

中部圏はものづくり企業が集積しており、後背圏の経済規模が我が国他地域に比して豊かであるとともに、海外各地域に進出しているグローバル企業が多く拠点を構え、国際交流の舞台となるポテンシャルを有している。

また、首都圏と近畿圏の間に立地する中部圏は、我が国の交通の要衝であり、陸上交通が発展しており、多重性・代替性・強靱性（高速道路の三重化、新幹線の二重化）を有している。そのため、航空路線を活用することにより、陸空の連携による内陸連携がさらに強まる可能性を有している。

特に中部国際空港についていえば、24時間運用可能であり、乗り継ぎの利便性やゆとりを有し、さらなる航空需要の増加に対応する余力を有する唯一の空港といえる。

中部国際空港開港後は、東アジア・東南アジアに進出するものづくり企業のニーズも相まって、アジア便を中心に、近隣諸国とのアクセスの増強が図られている。

(2) 中部圏および中部国際空港の「弱み」

中部国際空港開港後数年は、着陸回数、旅客数ともに増加傾向にあったものの、その後、欧米などの長距離便を中心に減便・撤退が相次ぎ、現在では、成田、関空のみならず、羽田よりも長距離路線が乏しい状況にある。また、海外の主要ハブ空港への就航便も他空港に比べて乏しく、多様な国際線の行程を組みにくい状況にある。

また、県営名古屋空港との補完関係についていえば、国内線の重複路線が存在するなど、圏域内で効率的な空港運用構造が構築されているとはいいがたい状況にある。

また、空港機能について言えば、滑走路が1本、ならびにアクセス鉄道が1路線であることから、悪天候・災害発生時などの有事の際の信頼性に欠ける状況にある。また、今後は大規模な改修メンテナンスの時期が到来した際、滑走路が1本であるが故に空港を閉鎖するような事態は絶対に避けなければならない。

一方、中部圏の状況をみると、インバウンドについて言えば、中部圏への観光目的での来訪は乏しく、また知名度も低い状況にあり、東京、北海道、京都などの国内の主要観光地への指向が強い。インセンティブツアーにおいても、中部圏にある本社訪問や研修を実施するにもかかわらず、その後の行程では首都圏や近畿圏に観光あるいは買い物目的で移動されてしまうなど、消費や航空の需要を十分にに取り込めておらず、中部国際空港が選択されにくい状況にある。

(3) 中部圏および中部国際空港が迎える「機会」

近年の東南アジアの経済成長に伴い、中部圏のものづくり企業を中心に、東南アジアへの渡航ニーズが増加し、東南アジア便が増強している。また、東南アジアの所得水準が向上した事にもともない、東南アジア各国からの国外旅行のニーズが高まるとともに、東南アジアからのLCCの就航が相次い

でいる。従来の海外渡航者に加え、東南アジア各国での航空需要が高まり、訪日旅行の形態・需要も多様化している。

それに伴い、航空ダイヤ、機材の多様化が進むなど、航空会社も様々なサービスを展開している。

我が国全体の動向では、訪日外国人が年間 1300 万人を越え、2000 万人時代へと着実に進化していると同時に、2020 年東京オリンピック・パラリンピックに向けた、各地域・各事業者での受入環境の整備が進展している。中部圏では、昇龍道プロジェクトの取組が活性化する傍ら、2027 年のリニア中央新幹線の開業を見据え、首都圏との密接な繋がりを標榜した地域づくりが各地で進められている。

(4) 中部圏および中部国際空港にもたらされる「脅威」

成田・羽田の統合運用計画への動きが進展するとともに、成田、羽田の発着枠の増強による便数・就航先の増強、LCC の就航により、多様なニーズに対応出来る競合空港へと変容しており、中部国際空港の利用者および中部国際空港に就航する航空会社への影響が懸念される

また、中部国際空港については、国の航空政策における中部国際空港への位置付けの低さや、旅行会社の東京発着商品の充実、主要機能の東京一極集中による中部圏の相対的な競争力の低下、あるいは LCC の撤退など、様々な懸念事項を有している。

さらには 2015 年 3 月の北陸新幹線の開業による北陸訪問者の東京経由傾向の増加に加え、長期的にはリニア中央新幹線の開業による羽田空港との競争の激化などの懸念が挙げられる。

図表 2-1 中部国際空港に関する SWOT（強み、弱み、機会、脅威）の整理

強み	中部地域における世界的企業の集積／後背圏の経済規模／中部地域の多重性代替性強靱性（高速道路の三重化、新幹線の二重化）／陸上交通の利便性の高さ／陸空の連携による内陸連携の強化／24 時間運用可能／乗り継ぎの利便性の高さ／空港による選択の多様性／アジア便の着実な増加／航空需要増加に対応出来る余力を有する／東京と関西の間に立地
弱み	長距離海外路線（欧米など）の減少／滑走路、鉄道が 1 系統であるがゆえの信頼性の欠落／県営名古屋空港との補完関係／他地域指向の訪日旅行者／観光目的の知名度の低さ／海外ハブ空港への就航便の少なさ／多様な行程を組みにくい運航ダイヤ／開港 10 年を迎え、大規模な改修・メンテナンスの時期を迎える／一般化費用が安い地域からも中部国際空港以外の空港を使う傾向
機会	東南アジア便の増強／東南アジアからの LCC 就航／中部企業の世界各国への渡航機会の充実／航空需要の多様化／海外旅行商品形態の多様化／機材構成の多様化（中小型機材の増加）／昇龍道プロジェクトの取組の活性化／2020 年東京オリンピックパラリンピックの開催／訪日外国人 2000 万人時代の到来（+1,000 万人外国人の取り込み）／リニア中央新幹線による首都圏からのアクセス向上
脅威	成田、羽田の発着枠増強／LCC の就航による長距離便の利用者数への影響／成田、羽田の統合運用計画／国の航空政策における中部国際空港の位置付けの低さ／LCC の撤退／北陸新幹線開業による北陸訪問者の東京 in の増加／（長期的）羽田との競争の激化（リニア中央新幹線ストロー効果）／旅行会社の東京指向／東京への一極集中（東京への本社機能、外資系企業、金融機能、コンベンション開催の一極集中）による首都圏空港の活性化

2. 現状分析に基づくさらなる発展および課題克服のシナリオ

前述したSWOTの整理に基づき、強みを活かし脅威に対応する方策、あるいは機会を捉えて弱みを克服する方策などをSWOT分析により、中部国際空港の利用拡大のために取り組むべき課題（発展課題、克服課題）について導出を行った。

図表 2-2 さらなる発展および課題克服のシナリオ検討

		O：機会	T：脅威
		東南アジア便の増強／東南アジアからのLCC就航／中部企業の世界各国への渡航機会の充実／航空需要の多様化／海外旅行商品形態の多様化／機材構成の多様化（中小型機材の増加）／昇龍道プロジェクトの取組の活性化／2020年東京オリンピックパラリンピックの開催／訪日外国人2000万人時代の到来（+1,000万人外国人の取り込み）／リニア中央新幹線による首都圏からのアクセス向上	成田、羽田の発着枠増強／LCCの就航による長距離便の利用者数への影響／成田、羽田の統合運用計画／国の航空政策における中部国際空港の位置付けの低さ／LCCの撤退／北陸新幹線開業による北陸訪問者の東京inの増加／（長期的）羽田との競争の激化（リニア中央新幹線スロー効果）／旅行会社の東京指向／東京への一極集中（東京への本社機能、外資系企業、金融機能、コンベンション開催の一極集中）による首都圏空港の活性化
S：強み	中部地域における世界的企業の集積／後背圏の経済規模／中部地域の多重性代替性強靱性（高速道路の三重化、新幹線の二重化）／陸上交通の利便性の高さ／陸空の連携による内陸連携の強化／24時間運用可能／乗り継ぎの利便性の高さ／空港による選択の多様性／アジア便の着実な増加／航空需要増加に対応出来る余力を有する／東京と関西の間に立地	さらなる発展のシナリオ ・ものづくり産業を基軸としたビジネス需要の喚起 ・ものづくり企業の海外拠点との技術交流の活性化 ・世界に冠たる企業の技術・経営ノウハウの国際交流のコンテンツとしての活用 ・視察、研修、コンベンション、展示会訪問者への周辺地域への観光機運の創出 ・中部と交流の深い都市・地域からのビジネス・観光・留学などの訪日需要発掘 ・中部が生み出したMRJのプロモーション	
W：弱み	長距離海外路線（欧米など）の減少／滑走路、鉄道が1系統であるがゆえの信頼性の欠落／県営名古屋空港との補完関係／他地域指向の訪日旅行者／観光目的の知名度の低さ／海外ハブ空港への就航便の少なさ／多様な行程を組みにくい運航ダイヤ／開港10年を迎え、大規模な改修・メンテナンスの時期を迎える／一般化費用が安い地域からも中部国際空港以外の空港を使う傾向	課題克服のシナリオ ・外国人の受入体制の充実化、サービスの高質化、多言語標識などの受入環境への対応 ・訪日旅行経験者の中部へのリピート需要への対応 ・観光目的における中部周遊パッケージの販促 ・都市観光としての名古屋の魅力の活用 ・国際交流を深める価値観の喚起 ・名古屋駅など拠点駅での乗り換え抵抗の低減 ・LCCの有効活用による新興国の中間層などの新たな海外旅行需要の取り込みと旅行形態の多様化への対応 ・ビジネス客、観光客に併せた利便性の高いダイヤおよび多頻度運航への対応 ・完全24時間化に向けた対応（適切な滑走路メンテナンスの確保による安全性の確保、いかなる事態にも社会経済活動を停滞させない安定的な空港の確保） ・国・地域ごとの観光嗜好への的確・丁寧な対応 ・in/outでの空港の異なる周遊型国内旅行への対応 ・訪日旅行者の観光嗜好の高いグルメ、買い物ニーズへの対応	

3. 中部圏および中部国際空港が向かうべき方向性の検討

前項の SWOT 分析による現状分析に基づくさらなる発展および課題克服のシナリオをふまえ、中部圏および中部国際空港が今後向かうべき方向性について整理を行った。

(1) ビジネス面でのアドバンテージの活用

中部圏へのものづくり産業を基軸とし、世界に冠たる企業の技術・経営ノウハウを国際交流のコンテンツとして活用し、世界各国との技術交流を活性化していくなど、ビジネス目的での需要を喚起し、中部国際空港が我が国のゲートウェイとしての機能を果たすよう、着実な利用促進を図っていく。また、インセンティブツアーの受け皿として、視察、研修の拡大や、国際コンベンション・展示会などの開催により、世界から注目される地域を目指していく。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進」を位置付け、各種施策を設定する。

(2) インバウンドへの対応

中部圏が一体となって取り組んでいる昇龍道プロジェクトを契機として、訪日外国人に人気の高いゴールデンルートから、昇龍道エリアへの訪日リピーターを誘導し、中部圏の魅力的な各種観光コンテンツを結びつけ、昇龍道の周遊パッケージを形成するとともに、訪日旅行者の嗜好の高いグルメ、買い物へのニーズに対応すべく、名古屋を中心とした都市観光にも注力し、中部国際空港がインバウンドの拠点へと導く。

中部国際空港においては、多言語標識などの受入環境への対応による外国人の受入体制の充実やサービスの高質化を図り、満足度が高く選ばれる空港へ変容させていく。

また、インセンティブツアーでの当地域の来訪を機に、中部圏の生活・文化に触れる機会を創出し、中部圏への訪日外国人が長期に滞在する仕組みを構築していく。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略2：インバウンドニーズの積極的取り込み」を位置付け、各種施策を設定する。

(3) アウトバウンドへの対応

中部圏の至便な交通ネットワークを最大限活用し、中部圏居住者が、一般化費用の廉価な中部国際空港からの出国率を高めるとともに、名古屋駅などの交通結節点の乗換抵抗を軽減し、さらなる利便性の向上へと繋げて行く。

中部国際空港の国内線ネットワークや乗り継ぎ利便性を活用し、三大都市圏以外からの海外渡航需要を取り込んでいく。

さらに、経済水準に対して出国率の低い地域に対する海外渡航への障壁を緩和し、国際交流を深めていく価値観を喚起し、内在する海外渡航ニーズを取り込んでいく。

このように中部圏のアウトバウンドの機運と中部国際空港からの出国を促し、インバウンドとバランスの取れた航空需要を創出していく。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略3：中部圏のグローバル化を促すアウトバウンドニーズの創出」を位置付け、各種施策を設定する。

(4) 多様化するニーズへの対応

個人で気軽に、自由な行程で海外旅行が出来る時代を迎えるなど、旅行形態が多様化する中で、中部国際空港はそれらのニーズを取り込む事ができる空港へ変容させていく。個人旅行に対応した LCC の有効活用による、新興国の中間層などの新たな海外旅行需要を取り込むとともに、ビジネスニーズにも対応し、欧米路線への直行便を充実させるとともに、海外の主要空港との接続を増強し、海外航空路線の選択肢を拡充していくなど、観光客、ビジネス客の利便性の高いダイヤを構築していく。

また、多頻度化への対応として、中部圏の技術の粋を集めた MRJ の積極的なプロモーションを図り、活用していく。

また地方空港路線の維持や乗り継ぎ利便性を活かした、使いやすさを強調することにより、あらゆるニーズに対応出来る空港機能を構築していく。

さらには、新たな需要を掘り起こすため、空港会社と航空会社が連携し、需要を創出していく。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略4：航空需要の多様化への積極的対応」を位置付け、各種施策を設定する。

(5) 中部国際空港と周辺地域のアクセス性の向上

一般化費用が高い他圏域空港へ利用者が流出しないために、道路と鉄道の乗り継ぎや鉄道の利便性の更なる向上を図るとともに、顧客利便を第一義として、多様な事業者が連携した交通体系を構築するとともに、アクセスの多重化による信頼性を構築していく。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略5：スーパーメガリージョンの要の地域の形成」を位置付け、各種施策を設定する。

(6) 安全・安心・安定化の確保

中部国際空港が、いかなる時も寸断される事のない空港ネットワークを築き、信頼される空港へと変容していくため、適時適切な滑走路メンテナンスによる安全性の確保と、社会経済活動を停滞させない安定した空港運用を目指す。

これらを実現するために、第3章では基本戦略として、「基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成」を位置付け、各種施策を設定する。

中部圏および中部国際空港が向かうべき方向性およびそれらを実現するための基本戦略

●ビジネス面でのアドバンテージの活用

- ・ものづくり産業を基軸としたビジネス需要の喚起
- ・ものづくり集積地のゲートウェイとしての利用促進
- ・ものづくり企業の海外拠点との技術交流の活性化
- ・世界に冠たる企業の技術・経営ノウハウの国際交流のコンテンツとしての活用
- ・国際コンベンション・国際展示会などによる世界から注目を集める機会の創出
- ・視察、研修、コンベンション、展示会訪問者への周辺地域への観光機運の創出

●インバウンドへの対応

- ・ゴールデンルートから「昇龍道」への誘導
- ・「名古屋」を核とする中部圏観光資源の売り込み
- ・外国人の受入体制の充実化、サービスの高質化、多言語標識などの受入環境への対応
- ・訪日旅行経験者の中部へのリピート需要への対応
- ・国・地域ごとの観光嗜好への的確・丁寧な対応
- ・中部と交流の深い都市・地域からのビジネス・観光・留学などの訪日需要発掘
- ・観光目的における中部周遊パッケージの販拡
- ・in/out 空港の異なる周遊型国内旅行への対応
- ・訪日旅行者の観光嗜好の高いグルメ、買い物ニーズへの対応
- ・都市観光としての名古屋の魅力の活用

●アウトバウンドへの対応

- ・経済水準に比して出国率が低い地域に対する海外渡航への障壁緩和
- ・一般化費用の廉価な中部国際空港からの出国率の向上
- ・国際交流を深める価値観の喚起
- ・三大都市圏以外からの海外渡航需要の取り込み
- ・名古屋駅など拠点駅での乗り換え抵抗の低減

●多様化するニーズへの対応

- ・欧米路線への直行便の充実
- ・トランジット空港での乗り継ぎの便との接続性の向上と選択肢の拡充のための就航ダイヤの設定
- ・発着時間帯、就航先を含めた就航便数の充実化
- ・LCCの有効活用による新興国の中間層などの新たな海外旅行需要の取り込みと旅行形態の多様化への対応
- ・空港会社と航空会社の連携による需要創出
- ・中部国際空港の使いやすさのPR
- ・ビジネス客、観光客に併せた利便性の高いダイヤおよび多頻度運航への対応
- ・中部国際空港に就航する地方路線の維持
- ・中部が生み出したMRJのプロモーション

●中部国際空港と周辺地域のアクセス性の向上

- ・アクセス費用が高い他圏域空港への利用者の流出
- ・道路と鉄道の乗り継ぎ、鉄道の利便性など、アクセス性のさらなる向上
- ・二次交通の利便性向上（多様な事業者のフリーパスなどによる一体化・顧客利便性の向上）
- ・アクセス性のさらなる向上と充実化による信頼性の確保

●安全・安心・安定化の確保

- ・適切な滑走路メンテナンスの確保による安全性の確保
- ・いかなる事態にも社会経済活動を停滞させない安定的な空港の確保

基本戦略1

中部圏の産業集積と伴走する
ビジネス航空需要の増進

基本戦略2

世界のインバウンドニーズに
応える魅力創造

基本戦略3

中部圏のグローバル化を促す
アウトバウンドニーズの創出

基本戦略4

航空需要の多様化への積極的
対応

基本戦略5

スーパー・メガリージョンの
要の地域の形成

基本戦略6

信頼性で選ばれる空港の形成

第3章 中部圏および中部国際空港の活性化に向けた基本戦略

1. 中部圏および中部国際空港の活性化のための基本戦略

第2章にて導き出した、中部圏および中部国際空港の今後の方向性を実現するため、6つの基本戦略を設定した。

基本戦略1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進

中部に本社を有するものづくり企業の海外進出先への渡航を見込んだ就航便の増強や、主要目的地への乗り継ぎ利便性の向上のための主要ハブ空港との戦略的な接続、さらには、MICEによる中部への訪問者に対して、中部国際空港の利便性PRと観光リピーターの創出など、ビジネス目的を基軸とした就航便の拡充に繋がる取組を進める。

また、旅客のみならず、貨物ニーズも捉え、総合的に航空需要を高めていく。

基本戦略2：世界のインバウンドニーズに応える魅力創造

中部国際空港を、我が国へ訪れる訪日外国人旅行者のゲートウェイとして位置づけ、中部圏を周遊する観光ルートの造成や、伝統的な産業文化を観光コンテンツとして活用するなど、昇龍道プロジェクトとの連携を図るとともに、今後増加していく個人旅行者のニーズに対応するLCCおよび周辺地域の交通アクセスの強化を図る。

基本戦略3：中部圏のグローバル化を促すアウトバウンドニーズの創出

既存路線の安定化や、新たな路線の就航を見据え、均衡ある需要を創出するため、インバウンドのみならず、中部圏のアウトバウンドニーズについて、ビジネス、観光といった幅広い需要を取り込み、インバウンド、アウトバウンドのバランスを確保し、座席利用率の平準化や偏向を是正する取組を推進する。

基本戦略4：航空需要の多様化への積極的対応

多様化する価値観およびニーズに対し、様々なサービスで対応していくとともに、空港における新たな取り組みと、周辺地域とも連携した空港のサービス水準を高めて行くことにより、他空港との差異化を図って優位性を高め、顧客ニーズに応じた選択肢の多様化に対応した空港機能の強化を図る。

また、中部国際空港への利用に際し、航空会社や旅行会社へのインセンティブを設定することにより、利用を高める取組を進める。

基本戦略5：スーパー・メガリージョンの要の地域の形成

中部エリアの道路、鉄道、高速バスなどの陸上交通ネットワークの利便性や、中部国際空港の国内外路線の乗り継ぎ利便性を活用するとともに、名古屋駅でのリニア中央新幹線との接続性を高め、多モードによる陸空の一体化を実現する圏域を目指す。

基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成

悪天候時、災害時なども停滞せず、安定的に空港を運用を可能とするとともに、長時間のメンテナンスにおいても、空港を閉鎖せず、社会経済活動を停滞させない空港運用を図るため、完全24時間化への対応を進める。

2. 基本戦略推進のための具体施策

中部国際空港の利用拡大に向けた6つの基本戦略を推進するための施策について、具体的な取組とそれらを推進していく主体を示す。

【基本戦略および施策の体系】

基本戦略1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進
施策1－1：ビジネス目的の渡航需要の取り込み 施策1－2：中部の国際交流の舞台の形成 施策1－3：ビジネスジェット・プライベートジェットの活用の促進
基本戦略2：世界のインバウンドニーズに応える魅力創造
施策2－1：中部の観光コンテンツの魅力創出・活用 施策2－2：中部が世界から注目を高め、周遊性を高める取組の推進
基本戦略3：中部圏のグローバル化を促すアウトバウンドニーズの創出
施策3－1：ビジネスニーズと観光ニーズ、インバウンドとアウトバウンドのバランス確保 施策3－2：自治体の海外の姉妹都市との交流促進による需要創出
基本戦略4：航空需要の多様化への積極的対応
施策4－1：価値観の多様化への対応 施策4－2：中部の空港の活性化に向けた新たな活路の創出 施策4－3：中部国際空港周辺地域の受入環境整備 施策4－4：中部国際空港に就航する航空会社、活用する旅行会社へのインセンティブの付与 施策4－5：空港施設の機能強化および周辺エリアの魅力強化
基本戦略5：スーパー・メガリージョンの要の地域の形成
施策5－1：空港アクセス機能の強化 施策5－2：国内移動にかかる利便性・満足度の向上
基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成
施策6－1：空港機能の24時間化への対応 施策6－2：安全・安心・安定化の向上

【各種取組の推進主体 凡例】

企：中部の企業（ものづくり企業など）、航：航空会社、港：空港、旅：旅行会社・ランドオペレーター、交：交通事業者、政：行政、地：地域、客：一般客
※網掛けは主として関わるもの

基本戦略 1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進

施策 1－1：ビジネス目的の渡航需要の取り込み

中部に拠点を有する世界有数のものづくり企業をはじめ、様々な分野の企業において、海外進出先の拠点とのビジネス交流を活性化させるとともに、ものづくり技術を世界的な強みと位置付け、中部への注目を高める取組を推進し、中部への訪問者数の増加や交流人口の拡大を目指す。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・フライセントレアキャンペーンの継続【企、企】
- ・中部の企業が一体となった、航空会社への働きかけ・キャンペーンの展開【企、港】
- ・時間優先となるビジネス渡航における「直行便、使いやすいダイヤ、安定感」の売り込み【港】
- ・ものづくり企業の工場見学の受入拡大・受入条件の緩和（見学したいニーズに対応）【企、旅】
- ・ものづくりの知恵をテクニカルビジットのコンテンツとして、ものづくり企業の理念の活用【企、旅】
- ・ビジネス客の時間優先性を見込んだ中部国際空港の国際線・国内線の乗り換えの利便性の強調【港】
- ・中部のものづくり企業のアジア生産拠点のある都市への利便性の高い時間帯における直行便就航・増便【航、港】
- ・ビジネスニーズの高い深夜便の増強【航、港】
- ・訪日研修中の外国人への休日のショートトリップの提案【企、旅】

■今後検討していく事項

- ・中部国際空港を利用した旅行者に対する工場見学の特別優待など、中部国際空港と地元企業が一体となった取組の推進【企、旅、港】
- ・テクニカルビジット客あるいは企画するエージェントに対するインセンティブの付与【企、旅、港】
- ・テクニカルビジットのコーディネートに係るワンストップサービスの提供【企、港】
- ・経路便のダイヤ、トランジット時間を考慮した世界のハブ空港との戦略的な接続【航、港】
- ・出発便の曜日によるアンバランスの是正と就航便の安定化【航、港】
- ・海外の都心空港（金浦、虹桥、台北松山 など）への就航に向けた取組の推進【航、港、政】

施策 1－2：中部の国際交流の舞台の形成

中部は我が国経済を牽引する地域であり、ものづくりを基軸とした技術交流や、学会などによる学術交流を世界規模で深化させ、中部が国際交流の舞台として躍進していくことを目指す。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・MICE 機能の強化による国際コンベンションなどの需要の取り込みと、国際コンベンション参加者に対する中部国際空港の利便性 PR【企、旅、政】
- ・国際コンベンションなどの訪問者への 1 日あるいは 1 泊 2 日の着地型旅行の提案【旅】
- ・アフターコンベンションによる中部エリアの観光地の PR およびピーター創出【旅、政】

- ・案内看板および観光関連事業者の英会話対応など、多言語化への対応【政、地】

■今後検討していく事項

- ・ものづくり企業における海外研修生の受入推進【企】
- ・外国人の緊急時対応の窓口の設置【政、地】
- ・名古屋地域へ進出する海外企業への税制優遇措置【政、地】

施策１－３：ビジネスジェット・プライベートジェットの活用の促進

県営名古屋空港での離発着実績の多いビジネスジェット・プライベートジェットについて、中部国際空港における受入設備の機能向上や、利活用を高める取組の推進を図る。

■今後検討していく事項

- ・駐機料などに関する減免措置【港】
- ・二次交通利用に関するインセンティブの付与（ハイヤー代、駐車料金の減免など）【港、交】
- ・登録車両における検問免除などの規制緩和措置【港、政】
- ・ワンストップサービスの提供【港】
- ・CIQ の優先性確保【港、政】
- ・ラウンジのさらなる魅力向上【港】
- ・空港内のカンファレンス機能の整備【港】

施策2-1：中部の観光コンテンツの魅力創出・活用

訪日外国人に対し、団体、個人旅行者などの様々な旅行形態を念頭に置き、中部エリアの多種多様で豊富な自然景観や、オンリーワン資源を活用するとともに、グルメ、買い物といった外国人のニーズを満たすコンテンツを広く発信し、観光目的地としての注目度を高めていく。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・昇龍道プロジェクトのさらなる推進による県境を越えた広域観光周遊ルートの創出【旅、政、交、地】
- ・各地観光協会のネットワーク化による連携した情報発信【政、地】
- ・観光地の発掘、観光地間のパッケージ化によるイメージ戦略の推進【旅、政、地】
- ・東南アジアに強い「立山黒部アルペンルート」のブランド力の相乗効果の活用【旅、政、地】
- ・立山黒部アルペンルート、高山、白川郷といった強力なコンテンツによる中部エリア全体のPR活性化【旅、政、地】
- ・東南アジアで人気の「桜」「雪」がセットになった中部ならではのツアーの展開【港、旅、交、政、地】
- ・四季折々で様々な自然景観を楽しむことが出来る中部の強みの活用・PR【旅、交、政、地】
- ・中部にありながら首都圏マーケットとなっているコンテンツ（富士山、金沢、スノーモンキーなど）に対する、中部 in あるいは中部 out での取り込み【港、旅、交、政、地】
- ・中部国際空港発・名古屋駅発の着地型旅行商品の拡大【港、旅、交、政、地】
- ・名古屋における買い物スポットのPR、買い物ニーズの取り込みによる名古屋都市観光の活性化【港、旅、交、政、地】
- ・高山・金沢・伊勢神宮おかげ横丁などの“「まちなみ」＋「食べ物」＋「買い物」”パッケージのPR【旅、政、地】
- ・温泉街を楽しむ文化（入浴、浴衣、食事、街歩きなど）の観光コンテンツとして売り込み【旅、政、地】
- ・旅館などのおもてなし体験ツアーの活性化【旅、地】
- ・様々なフルーツ狩りが出来る地域、品質の高いスイーツの売り込み【旅、交、政、地】
- ・アニメ、ドラマなど、ポップカルチャーの活用【旅、政、地】
- ・地域密着型の体験型観光の活性化（サンプル工房、忍者・着物・武将などのコスプレ など）、スポーツツーリズムの活性化（サイクリング、トレッキング）【旅、交、政、地】
- ・健康志向ブームに併せた観光プログラムの造成（和食、温泉、エステ、人間ドックなど）【旅、政、地】
- ・日本食ブームに対応したご当地グルメ（名古屋めしなど）のPR【旅、政、地】
- ・SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）による継続的なPR【旅、政、地】

■今後検討していく事項

- ・海外キャリアのネットワークを活用した、オセアニア旅行者の取り込み【航、港、旅】
- ・伝統工芸の外国人向け商品創出（例：有松絞×ヒジャブ）【企、旅、政、地】

施策２－２：中部が世界から注目を高め、周遊性を高める取組の推進

国内の訪日観光客を、中部 in-out あるいは、中部 in、中部 out など、中部を経由するツアーを造成するため、周遊性を高める取組を推進する。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・成田 in、関西 in から中部 out へのルート造成【旅、交、政、地】
- ・レンタカーニーズの取り込み（台湾、香港、シンガポール、タイ、マレーシア）【旅、交、政、地】
- ・オプションツアーなど予約のためのワンストップサービスの整備および運営支援【港、旅、交、政、地】

■今後検討していく事項

- ・ジャパンレールパス+私鉄（名鉄）+その他交通機関における中部エリアフリーパスの創出【旅、交】
- ・リニア・北陸新幹線を活用した首都圏マーケットの取り込み・相互連携【旅、交、政、地】
- ・大型クルーズ船を用いた“観光の sea&air”の推進【航、港、旅、交、政、地】

施策3-1：ビジネスニーズと観光ニーズ、インバウンドとアウトバウンドのバランスの確保

航空路線の維持・拡大のためには、インバウンドだけでなく、アウトバウンドつまり日本人の海外渡航者数を高め、路線の in-out がバランスよく確保される事が必要であり、日本人の海外旅行の機会を拡大する取組を推進する。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・我が国の高等学校を対象とした、国内外への修学旅行ニーズの取り込み【航、旅、政】
- ・中部圏の居住者に対する一般化費用に照らした中部国際空港の有効性の再認識【企、政、地、客】

■今後検討していく事項

- ・日本人の海外旅行ニーズを高める取組の推進（海外旅行キャンペーン）【旅、政、地】
- ・若者の海外渡航需要創出（パスポート取得に係る補助）【政、地】
- ・空港へのアクセス性を高める交通ネットワークのさらなる充足【交、地】
- ・ビジネスニーズに則した、必要な就航路線の新規開拓【企、航、港】

施策3-2：自治体の海外の姉妹都市との交流促進による需要創出

さらなる海外交流の活性化のため、中部の自治体と海外の姉妹都市の交流を促進し、教育旅行、研修旅行などの受入を積極的に展開し、交流機会の拡大を図ることにより、航空需要のさらなる創出を図る。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・姉妹都市との産業交流機会の拡大【企、政、地】

■今後検討していく事項

- ・海外の小中高校生の教育旅行における、日本の学校との交流機会の拡大と、そのために必要な学校および教育委員会の弾力的な対応の推進【旅、政、地】

基本戦略4：航空需要の多様化への積極的対応

施策4－1：価値観の多様化への対応

価値観の多様化による嗜好の変化に伴い、旅行者に提供されるサービスも多様性を持たせ、様々な顧客および航空会社などのニーズにきめ細やかに対応出来る取組を推進する。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・ゆとりある中部国際空港における自由なダイヤを組めるメリットの活用【航、港】
- ・企画飛行の増強（初日の出フライト、夜景鑑賞フライト、記念日フライト など）【航、港、旅】
- ・空港ファン、航空ファンの取り込み（中部国際空港ファン、中部国際空港リピーターの確保）【航、港、旅】

■今後検討していく事項

- ・ビジネスシートの割合を高め、収益性を高めるシートレイアウトの導入【航】
- ・空港利用者へのマイレージ付与インセンティブ【航】
- ・多様な機材への対応【港】

施策4－2：中部の空港の活性化に向けた新たな活路の創出

空港の機能を高めるとともに、国内他空港に対する優位性（24 時間、ゆとり、乗り継ぎ利便性）を強調するなど、求心力を高め、世界各地の拠点空港からの就航便を増やすための各種取組を進める。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・エアポートセールス・トップセールスの展開（深夜便、国際希少路線の開拓）【企、港、旅、交、政、地】
- ・アライアンス、マイレージ連携を利用した国際線、国内線の利活用による中部国際空港トランジットの拡大【航、港、旅】

■今後検討していく事項

- ・フルサービスエアラインの誘致・増便と LCC ネットワーク（ハブ化）のさらなる拡大【航、港】
- ・世界のハブ空港への接続便の増強（東南アジア各空港、仁川 など）【航、港】
- ・中部国際空港のトランジット客への仮眠施設、フードコート の拡充、エンターテインメントの提供【港】
- ・中部の各拠点都市におけるシティエアターミナル機能（チェックインなど）によるアフタービジネスの観光への誘導【航、港、政】
- ・航空機メーカーの航空会社の設立（例：三菱重工・三菱商事などが運航を受託する「リージョナル航空会社」設立）による地方路線の維持・活性化・拡充【企、航】
- ・航空会社による旅行会社設立（HIS と ANA が旅行会社設立）による観光需要の航空機利用の活性化【航、旅】
- ・航空会社に対する公共サービスの責務（PSO（Public Service Obligation））の運用【航、政】

- ・航空会社および空港間の搭乗率保証制度の導入【航、港、政】
- ・リージョナルジェット活用特区（MRJ の離発着に対する減免措置）【航、港、政】
- ・アジア企業進出特区（名古屋に拠点を構えるアジア企業へのインセンティブ）の活用【企、政、地】
- ・物流拠点などの法人税の減免（買換え特例など）・特別償却【企、政、地】
- ・登録免許税の減免【企、政、地】
- ・大型コンベンション施設の整備および大規模国際コンベンションの誘致・開催【政、地】
- ・空港周辺地域開発に対する規制緩和（都市計画法、農地法、河川法、港湾法など）【政、地】

施策４－３：中部国際空港周辺地域の受入環境整備

中部国際空港周辺の地域における宿泊施設などの施設設備を高めるとともに、交通結節点、街なか、観光地での多言語対応など、受入環境の整備を推進する。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・旅行者ニーズにあわせたホテルの環境整備（例：ムスリム向けの食事面の配慮、小グループに対応したツインルームなどの整備 など）【旅、政、地】
- ・中部国際空港を拠点にした外国人向けレンタカーサービスの拡充（多言語案内、決済の簡素化、乗り捨て、プレミアム車両の導入 など）【旅、交】
- ・案内看板および案内所での多言語対応【政、地】

■今後検討していく事項

- ・空港利用者への駐車場の利便性向上（長期間利用者へのインセンティブ、駐車場併設のチェックインカウンター）【港】
- ・インターネット接続環境の整備（Wi-Fi、レンタルルーターの活用）に係る補助および規制緩和【港、交、政、地】
- ・銀聯カード利用可能店の拡充、海外クレジットカードの日本国内キャッシングサービスの拡大【港、地】

施策４－４：中部国際空港に就航する航空会社、活用する旅行会社へのインセンティブの付与

就航する航空会社や、中部国際空港を利用するツアーを企画する旅行会社など、中部国際空港の利用者増加に寄与する企業に対して、優遇措置の付与などのインセンティブ制度を導入し、さらなる利活用の促進を図る。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・フルサービスエアラインを維持するキャンペーン・付帯サービスの推進【航、港】

■今後検討していく事項

- ・長期就航フルサービスエアラインに対する空港関連施設賃料などの減免措置【港】
- ・中部国際空港 LCC 利用者への名古屋 1 泊宿泊費減免サービス【港】

- ・深夜に離発着する LCC 利用者に対する二次交通無料サービスの提供【港、交、政、地】
- ・旅行に係る各種インセンティブの付与（空港利用税徴収に関する手数料の授受、施設利用料の減免など）【港、旅】
- ・中部国際空港を利用する旅程を計画するランドオペレーターへのキックバック制度の導入【港、旅】
- ・中部発着チャーター便へのインセンティブ付与【航、港、旅】
- ・LCC 専用ハンドリングサービスの展開【航、港】
- ・空港使用料、着陸料への支援【政、地】
- ・アライアンス、コードシェアを活用した既定路線の利便性向上【航、港】
- ・欧米への直行便の増強【航、港】

施策４－５：空港施設の機能強化および周辺エリアの魅力強化

空港の機能強化や設備の充実など、利用客の満足度を高めるとともに、空港周辺地域の観光地および商業施設などと連携し、空港周辺地域が一体となった魅力の醸成を図り、中部国際空港を離発着空港として選択してもらえるような取組を目指す。

■今後検討していく事項

- ・ボーディングブリッジ、空港移動用のカートなど、空港設備の充実による顧客および航空会社への満足度の向上【航、港】
- ・空港内免税店、空港のラウンジ、エンターテイメント施設・機能の強化【港】
- ・旅行者への空港における買い物用クーポンの配布【旅】
- ・中部国際空港前島、名古屋駅周辺での買い物ニーズへの対応（最終立ち寄り地となり得ることによる out 需要の取り込み）【旅、地】
- ・中部アウトで土産物を買える施設の整備、ブランドイメージ化、情報発信【港、旅、交、政、地】
- ・トランジット客向けのショートトリップの実現（常滑周遊ツアー、知多半島周遊ツアー、ショッピングモール行き無料シャトルバスの運行 など）【港、旅、交、政、地】
- ・ムスリムに対応したレストランの出店およびハラール対応した土産物の販売【港、地】
- ・チャーター便申請手続きの弾力的措置【港】
- ・平行誘導路の滑走路としての弾力的運用に向けた可能性検討【港】

基本戦略5：スーパー・メガリージョンの要の地域の形成

施策5－1：空港アクセス機能の強化

名古屋中心部からのアクセス性を向上させるとともに、時間的・金銭的な移動負担を軽減し、中部国際空港の利便性を高める取組を推進する。

■早急あるいは継続的に実施すべき事項

- ・鉄道アクセスの乗り換え拠点の利便性強化【交】

■今後検討していく事項

- ・空港アクセス道路の通行料減免（搭乗者は無料など）および無料化【港、政】
- ・空港アクセスのリダンダンシー確保（鉄道路線の強化など）【港、交、政】
- ・深夜・早朝の交通機関の確保による24時間空港の機能のフル活用【港、交】

施策5－2：国内移動にかかる利便性・満足度の向上

訪日旅行者の利用者視点に立った、使いやすく満足度の高いサービスの提供を行う。

■今後検討していく事項

- ・外国人に人気のジャパンレールパスと名鉄との連携【航、港、交】
- ・鉄道、船舶、バスなども含めたフリーパスの導入【航、港、交】
- ・搭乗券を有する旅行者の名駅アクセスの交通費免除【航、交】
- ・航空機とリニア中央新幹線を使う割引サービスの展開【航、交】
- ・昇龍道エリアにおけるETCを活用した交通料金の定額化【交】
- ・空港周辺各地へのシャトルバス路線の拡充【交】

基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成

施策6－1：空港機能の24時間化への対応

空港が完全24時間化していくため、深夜・早朝に利用者が滞りなくアクセス出来るための交通機関や宿泊施設などの機能の強化を図る。

■今後検討していく事項

- ・航空ダイヤの24時間運用に対応したターミナルビルおよび交通機能の24時間対応化【港、交】
- ・トランジットホテルの整備【港】
- ・遅延、悪天候などの緊急時に対応出来る宿泊、交通機関のサポート体制の構築【港、旅、交】

施策6－2：安全・安心・安定化の向上

災害発生時および悪天候の際も、閉鎖する事無く運用可能な空港を目指すとともに、運用しながら適切なメンテナンスを施し、社会経済活動を停滞させることなく、かつ安全性も確保していく。

■今後検討していく事項

- ・滑走路の完全24時間化に向けた需要喚起および認識共有【企、航、港、旅、交、政、地】

3. 今後の調査研究の方向性（引き続き検討すべき課題）

本調査研究では、中部圏の航空・空港をとりまく状況変化を踏まえつつ、開港 10 年を迎えた中部国際空港の利用拡大を中心に検討を行ってきた。

今後、当地域の航空需要を高め、国内外からの旅客・物流のゲートウェイとしての役割を果たしていくためには、航空・空港関係者の連携だけでなく、地域が一体となって空港および周辺地域のポテンシャルを最大限に引き出す努力を重ねていく必要がある。

しかしながら、近年の航空・空港をとりまく情勢は中部国際空港の構想当時とは様変わりし、首都圏・近畿圏・中部圏という 3 大都市圏の空港は、日本全体における拠点空港であると同時にそれぞれの都市圏域を代表する空港として、各圏域の国際競争力を高めるという重要な役割を担って互いに競い合う状況が顕著になってきている。

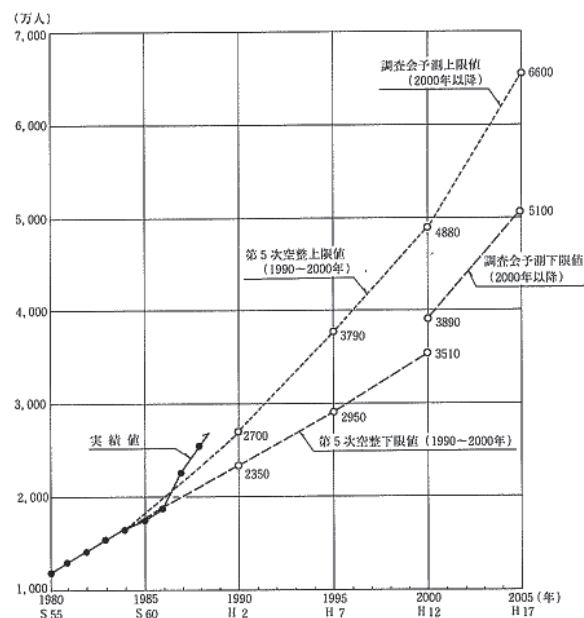
このため、当地域においても、今後、2 本目滑走路の早期実現ならびに中部国際空港と県営名古屋空港との効果的な連携、域内空港の経営のあり方をめぐる議論を進めるに当たっては、2027 年のリニア中央新幹線の品川・名古屋間開通および 2045 年の大阪延伸による「スーパー・メガリージョン」の形成という新たな状況も想定しながら、3 県にまたがる広域都市圏としての「名古屋大都市圏」の航空・空港のあり方を多角的に検討していく必要がある。

今後の調査研究に当たっては、こうした認識に立ち、これまでの旅客を中心とする分析に加えて、当地域の特色である製造業の集積を活かした航空貨物の需要取り込みに関する視点も取り入れ、総合的に調査研究を進めて行くこととしたい。

1. 参考データ

(1) 中部新国際空港基本構想（1990 年）

参考図表-1 我が国全体の国際航空旅客の需要予測

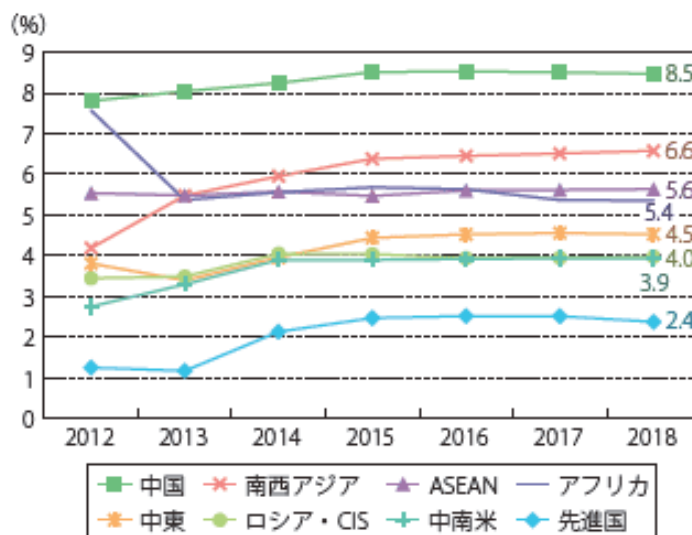


出典：中部国際空港基本構想（1990 年）

(2) 世界の社会情勢の整理

- ・中国、南西アジア、ASEAN などの実質 GDP 成長率は先進国を上回る状況で推移している。

参考図表-2 地域別の実質 GDP の成長率

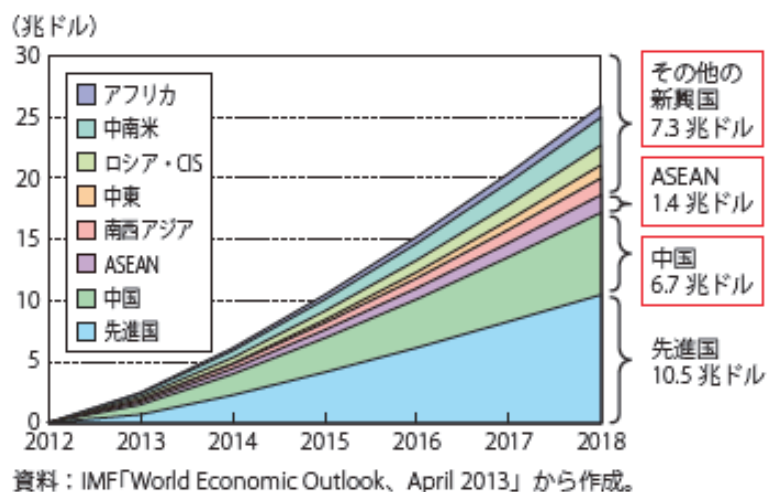


備考：各地域の実質 GDP 成長率は、それぞれの地域に属する国の実質 GDP 成長率に、各年の名目 GDP ウェイトを乗じて算出した値の合計値。
 名目 GDP のウェイトは、各地域の名目 GDP 総額に占める各国の割合。
 資料：IMF「World Economic Outlook、April 2013」から作成。

出典:通商白書 2013（経済産業省）

- ・ 2012 年から 2018 年にかけての名目 GDP の増加額は、中国で 6.7 兆ドル、ASEAN で 1.4 兆円と予測されている。

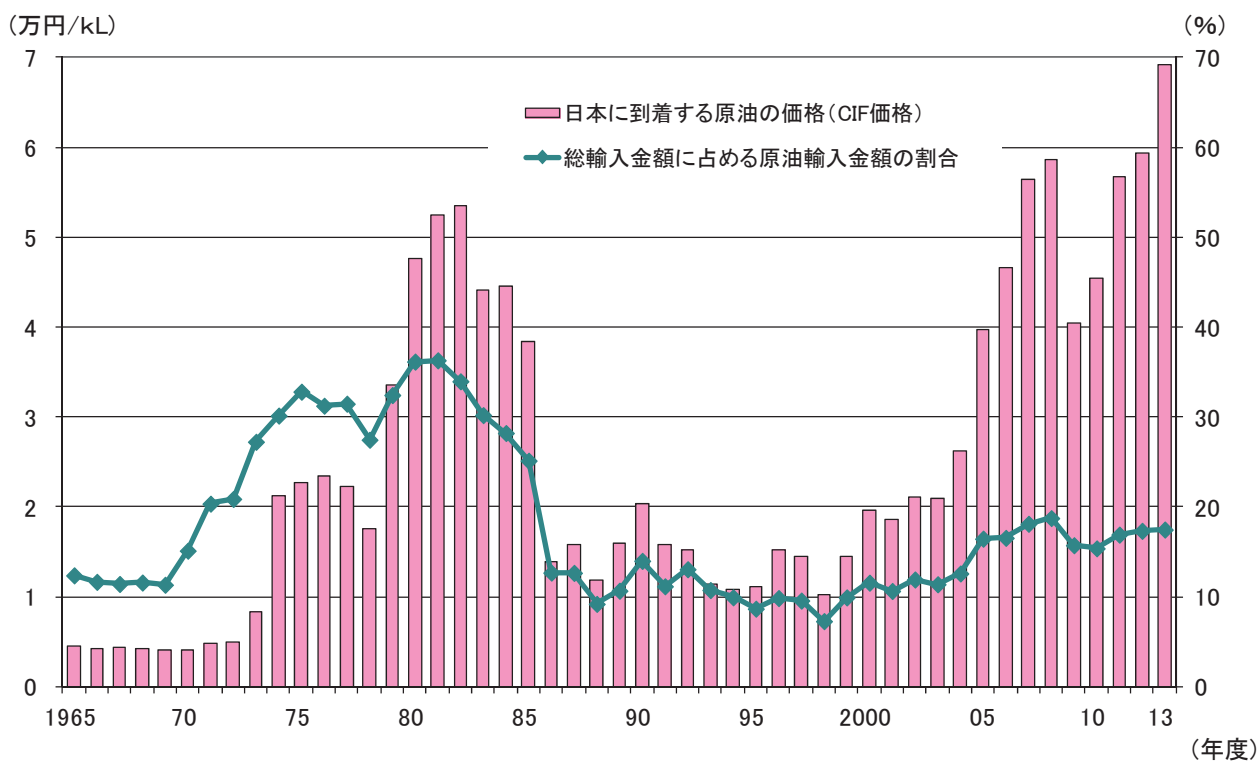
参考図表-3 地域別の実質 GDP の成長率



出典:通商白書 2013（経済産業省）

- ・ 原油価格は 2009 年に 4 万円/kL まで下落したものの、2013 年まで上昇を示しているものの、2015 年では、再び下落に転じている。

参考図表-4 原油の輸入価格と輸入全体に占める割合

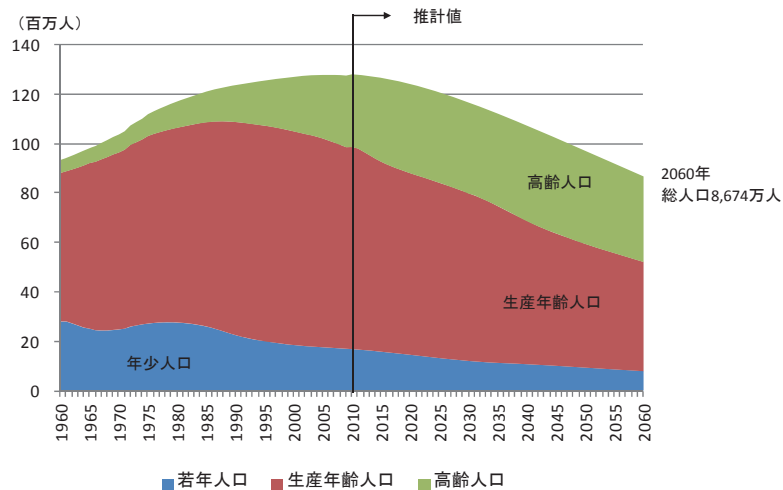


※財務省「貿易統計」、石油連盟「内外石油資料」を基に作成
出典:エネルギー白書 2015

(3) 日本の社会情勢の整理

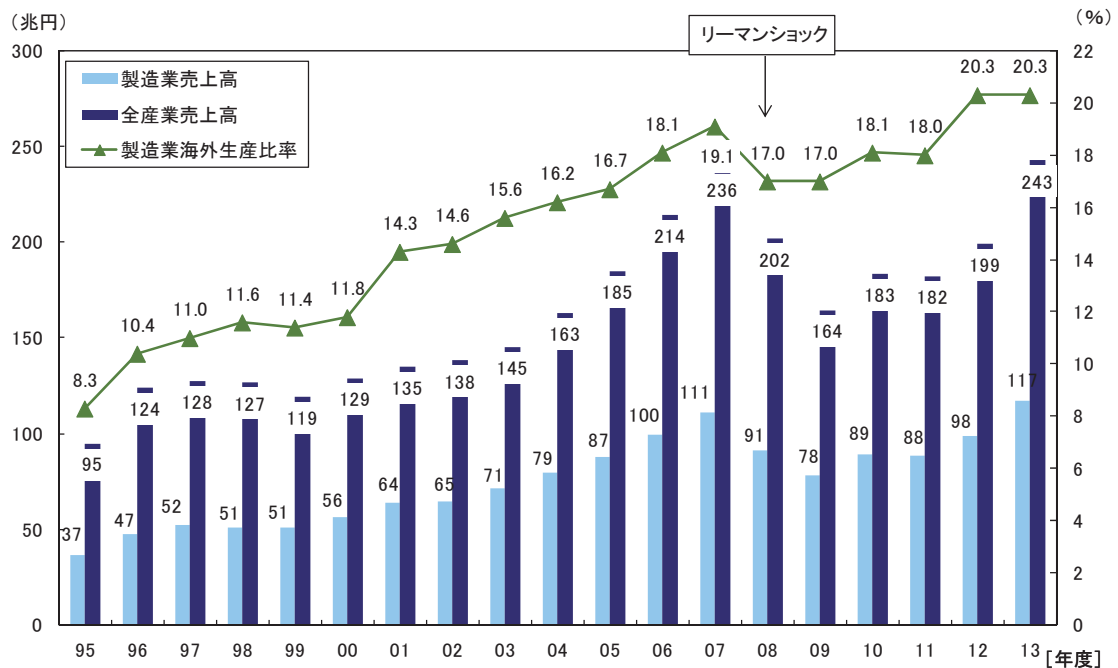
- ・我が国の将来人口予測は、2060 年で 8,674 万人を示すとともに、生産年齢人口も減少に転じる一方で、高齢人口が増加し、少子高齢化の人口構造が進行していく。
- ・為替の動向は、長引く円高が続き、2011 年代には 70 円台まで推移した。
- ・日本企業の現地法人売上高と海外生産比率の推移は、2007 年までは上昇で推移したものの、リーマンショックの影響を受け、2008 年に大きく下落したものの、製造業海外生産比率は再び上昇傾向にある。

参考図表-5 少子高齢化の進行



出典: 国立社会保障人口問題研究所資料より作成

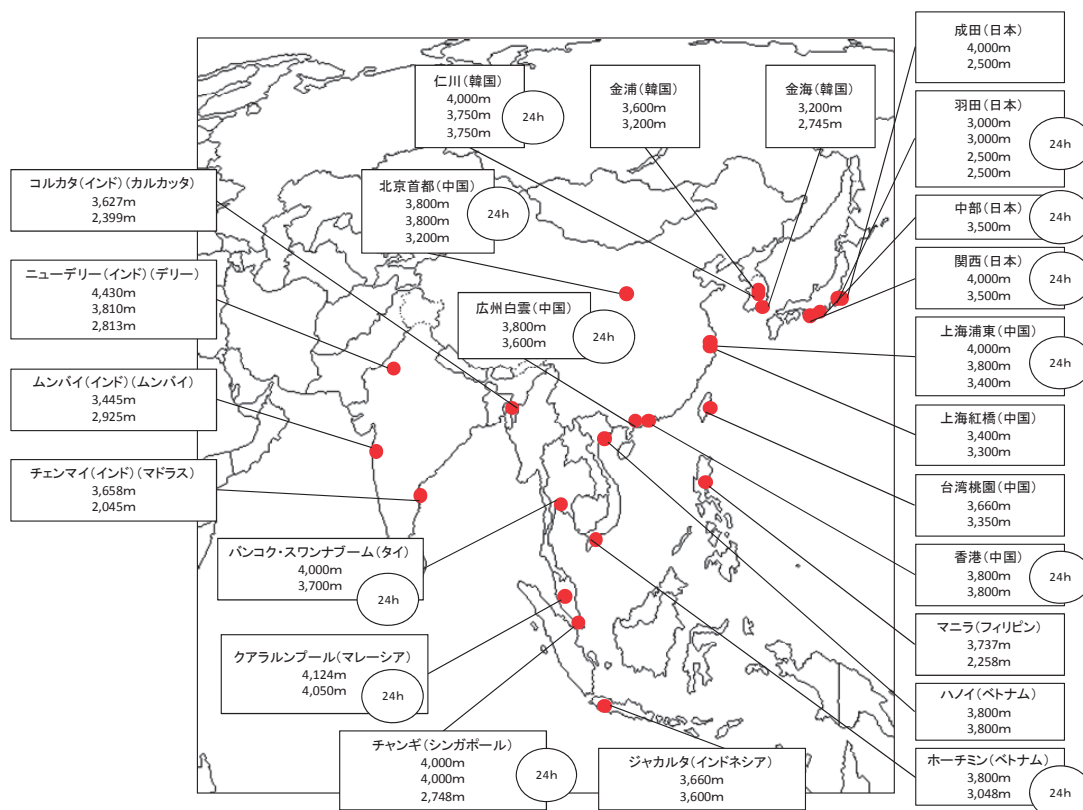
参考図表-6 日本企業の現地法人売上高と海外生産比率の推移



出典: 第 44 回海外事業活動基本調査結果概要確報
—平成 25(2013)年度実績—(経済産業省)より作成

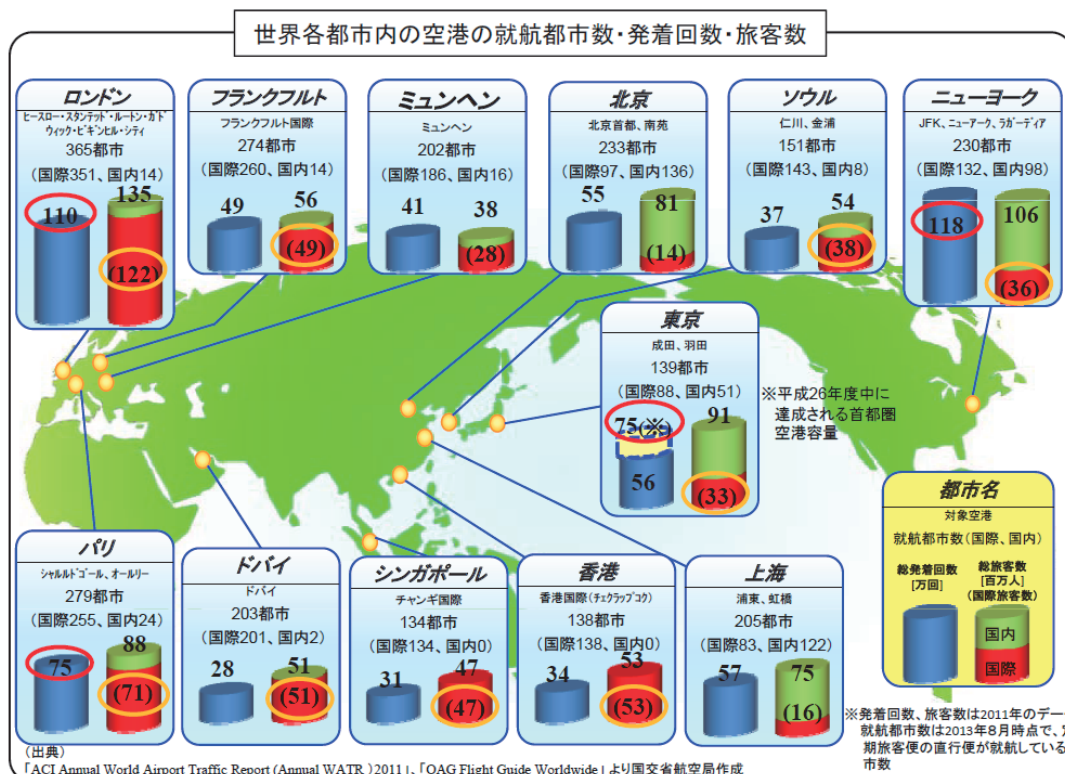
- ・東アジア東南アジア諸国では、24 時間運用の複数滑走路を有する空港が点在している。

参考図表-7 東アジア東南アジア諸国の主要空港の滑走路整備状況



出典:(財)総合研究開発機構「東アジアの連携を強化する(2010.10.9)」資料を元に中部地方整備局作成

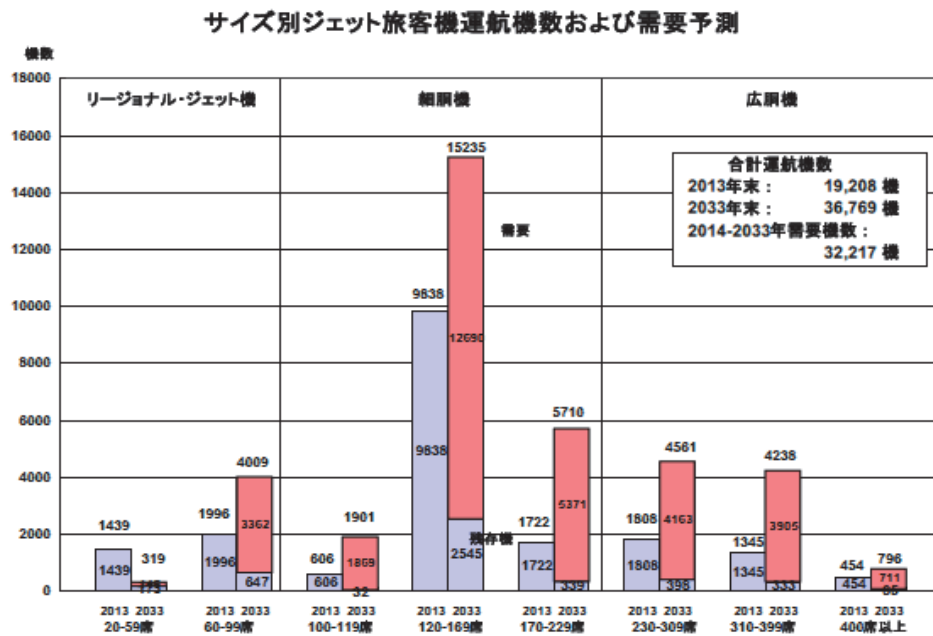
参考図表-8 世界各都市の空港の就航都市数・発着回数・旅客数



出典:国土交通省航空局資料

- ・サイズ別ジェット旅客機の運航機数の予測は、120～169 席の細胴機が最も多く、MRJ のような 60～99 席のリージョナルジェットも、30 年で約 2 倍の機数に増加することが予測されている。

参考図表-9 サイズ別ジェット旅客機運航機数および需要予測



出典:日本航空機開発協会（JADC）資料

(4) 主な空港の旅客定期便

- ・中部国際空港と羽田を比較すると、ホノルル、北京、台北、ソウル、バンコク、シンガポールについて、中部より就航便が多い。

また、羽田は、中部国際空港から就航便の無い、ロサンゼルス、シアトル、サンフランシスコ、バンクーバー、ロンドン、パリ、ドバイ、クアラルンプール、デンパサール、インドネシアへの便を有する（2015年3月時点）

参考図表-10 海外空港

(便/週)									(便/週)								
就航先	国・地域名	成田	中部	関西	羽田	富山	小松	静岡	就航先	国・地域名	成田	中部	関西	羽田	富山	小松	静岡
アトランタ	アメリカ	7							広州	中国	21	7	14				
シカゴ	アメリカ	33							長春	中国	1	2	2				
ダラスフォートワース	アメリカ	14							重慶	中国	7		3				
デトロイト	アメリカ	7	7						成都	中国	14	7					
ニューアーク	アメリカ	7							大連	中国	22	7	15		2		
ホノルル	アメリカ	63	10	21	21				杭州	中国	7		7				
ヒューストン	アメリカ	14							南京	中国	2		2				
ロサンゼルス	アメリカ	46			14				北京	中国	59	19	28	28	3		
ミネアポリス	アメリカ	7							上海	中国	90	49	101	28	2	4	4
ニューヨーク	アメリカ	35							瀋陽	中国	10	2	5				
ポートランド	アメリカ	5							西安	中国	6	7					
シアトル	アメリカ	14			4				深圳	中国	7		3				
サンフランシスコ	アメリカ	21		7	7				無錫	中国			2				
サンノゼ	アメリカ	7							青島	中国	7	7	11				
ワシントンDC	アメリカ	14							厦門	中国	7						
ボストン	アメリカ	7							天津	中国	0	7	8				
デンバー	アメリカ	7							ぜん州	中国			7				
サンディエゴ	アメリカ	7							福州	中国			3				
バンクーバー	カナダ	14			7				昆明	中国			7				
トロント	カナダ	7							ハルビン	中国			3				
カルガリー	カナダ	3							武漢	中国			4				4
メキシコシティ	メキシコ	3							烟台	中国			3				
ロンドン	イギリス	16			21				香港	香港	63	28	77	35			
パリ	フランス	32		7	24				マカオ	マカオ	4		4				
フランクフルト	ドイツ	14	7	7	21				高雄	台湾	21		14				
デュッセルドルフ	ドイツ	7							台中	台湾			5				
アムステルダム	オランダ	11		7					台北	台湾	98	27	91	56		7	4
ウィーン	オーストリア	7							済州	韓国	7	3	7				
チューリッヒ	スイス	7							濟南	韓国			2				
ミラノ	イタリア	5							釜山	韓国	35	7	35				
ローマ	イタリア	8		5					ソウル	韓国	133	46	148	98	3	4	5
ヴェネチア	イタリア	2							ラホール	パキスタン	2						
コペンハーゲン	デンマーク	7							イスラマバード	パキスタン	2						
ヘルシンキ	フィンランド	14	7	7					アブダビ	UAE	7	5	7				
モスクワ	ロシア	11							ドバイ	UAE	7		7	7			
ハバロフスク	ロシア	2							ドーハ	カタール	7		7				
ウラジオストク	ロシア	3							ムンバイ	インド	7		3				
ユジノサハリンスク	ロシア	2							デリー	インド	17		3				
タシケント	ウズベキスタン	2							コロンボ	スリランカ	4						
イスタンブール	トルコ	14		7					バンコク	タイ	42	10	26	42			
オー克蘭	ニュージーランド	7							ヤンゴン	ミャンマー	7						
ケアンズ	オーストラリア	7		5					ハノイ	ベトナム	14	7	7	7			
メルボルン	オーストラリア	5							ホーチミンシティ	ベトナム	28	3	7	7			
シドニー	オーストラリア	14		2					コタキナバル	マレーシア	3						
ゴールドコースト	オーストラリア	7							クアラルンプール	マレーシア	18	4	14	7			
ポートモレスビー	バブアニューギニア	1							シンガポール	シンガポール	49	7	29	49			
ヌーメア(ニューカレドニア)	フランス※	5		3					デンパサール	インドネシア	7		7	7			
バペーテ(タヒチ)	フランス※	2							ジャカルタ	インドネシア	21		4	7			
コロール	パラオ共和国	2							マニラ	フィリピン	56	18	17	21			
グアム	アメリカ※	42	21	28					マクタン島(セブ)	フィリピン	14						
サイパン	アメリカ※	12		7					ウランバートル	モンゴル	2						

出典: J T B時刻表 2015 より作成

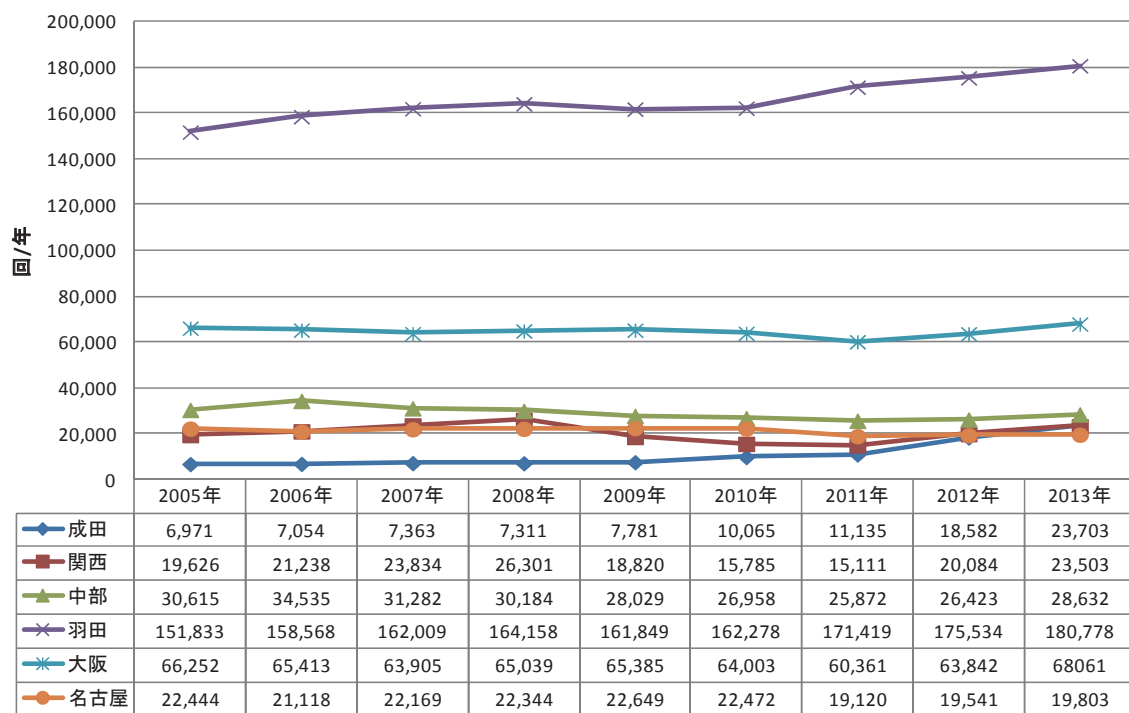
参考図表-11 国内空港

↓就航先	県名	→出発空港										(便/週)	
		富山	能登	小松	松本	静岡	中部	名古屋	成田	羽田	関西	大阪	
成田国際	千葉			7			28				56	28	
中部国際	愛知								28	21			
関西国際	大阪								56	112			
羽田	東京	42	14	84			21				77	217	
伊丹	大阪								28	217			
函館	北海道						7			70	7	7	
旭川	北海道						7			70			
釧路	北海道									56			
帯広	北海道									70			
稚内	北海道									7			
新千歳	北海道	7		7	7	7	98		91	448		70	
仙台	宮城			14			49		14		21	105	
秋田	秋田						14			63		42	
山形	山形							7		14		21	
新潟	新潟						14	7	7			77	
広島	広島								21	119			
山口宇部	山口									91			
高松	香川								21	78			
松山	愛媛						21		21	84	14	84	
高知龍馬	高知							7		70		42	
福岡	福岡			28	7	21	84	42	77	420	49	98	
北九州	福岡									203			
長崎	長崎						14			154	7	49	
阿蘇くまもと	熊本						35	21	14	168	14	70	
大分	大分						14		14	126	7	56	
宮崎	宮崎						21			182		77	
鹿児島	鹿児島					7	42		14	203	28	91	
那覇	沖縄			7		7	56		42	224	84	35	
紋別	北海道									7			
女満別	北海道						7			63			
中標津	北海道									7			
青森	青森							14		42		42	
いわて花巻	岩手							21				28	
石垣	沖縄						7			49	21		
大館能代	秋田									14			
庄内	山形									28			
福島	福島											42	
大島	東京									7			
三宅島	東京												
八丈島	東京									21			
富山	富山									36			
能登	石川									14			
南紀白浜	和歌山									21			
神戸	兵庫									98			
鳥取	鳥取									35			
出雲	島根									42		35	
萩・石見	島根									14			
隠岐	島根											7	
岡山	岡山									84			
佐賀	佐賀								7	35			
五島福江	長崎												
屋久島	鹿児島											7	
奄美大島	鹿児島								7	7		7	
宮古島	沖縄									7			
久米島	沖縄												
三沢八戸	青森									21		7	
小松	石川								7	84			
米子	鳥取									42			
徳島	徳島									84			
但馬	兵庫											14	
岩国										28			

出典:各空港ウェブサイト（2015.3月時点）をもとに作成

- ・国内線の年間利用客数の推移は、増減はあるものの、羽田、関西は緩やかな増加傾向にある。一方で、成田は現状維持、大阪、中部は減少傾向にある。

参考図表-12 国内線



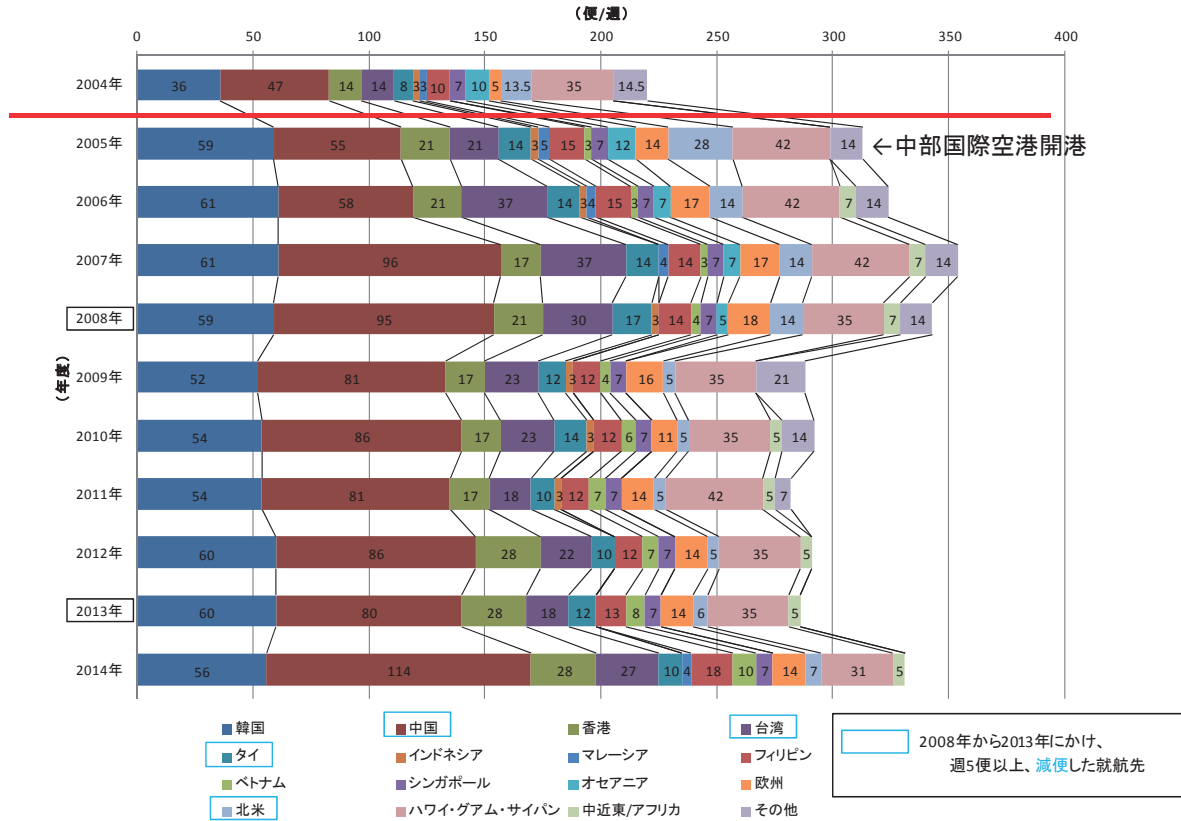
出典:国土交通省航空局「空港管理状況調書」

(4) 主な空港の国際線就航数の経年変化

- ・国際線は、2007 年をピークに減少傾向にある。

2008 年から 2013 年にかけて、中国、台湾、タイ、北米の便が、5（便/週）以上減少している。

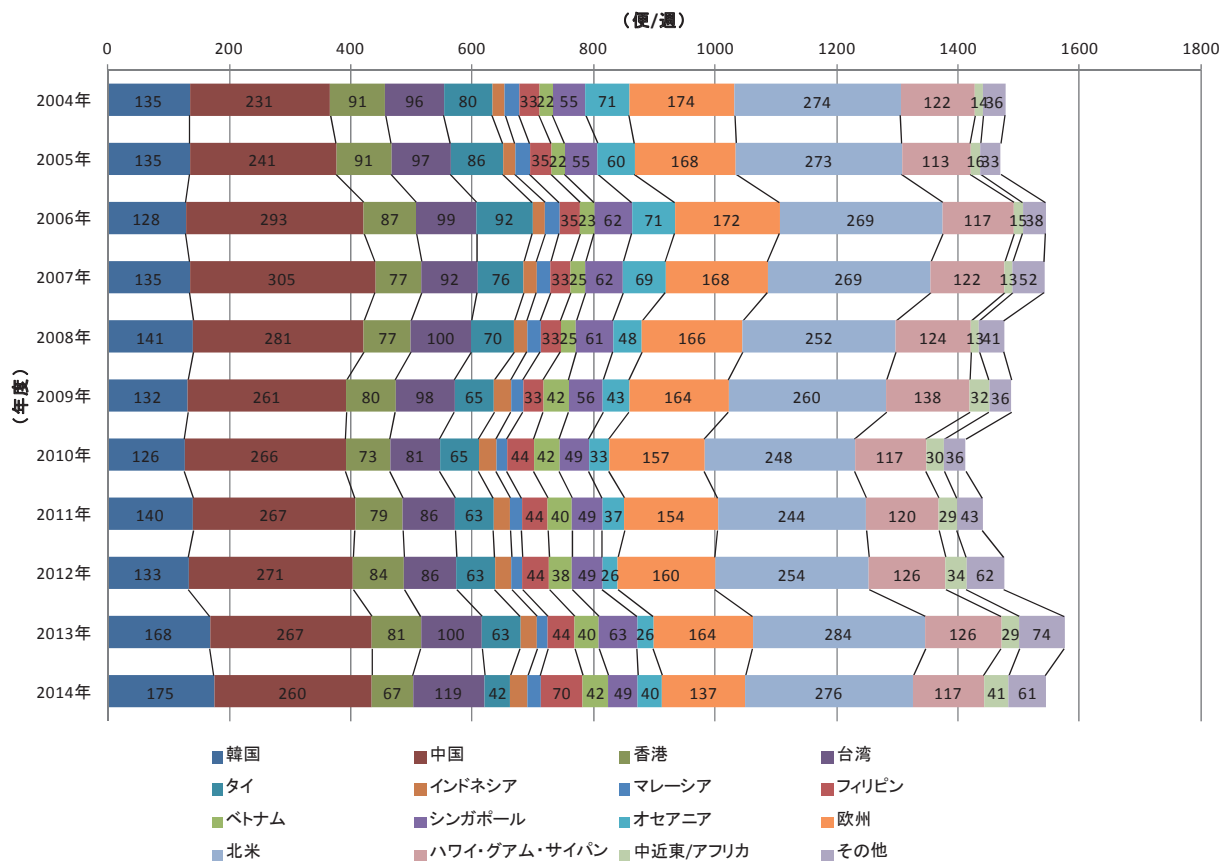
参考図表-13 中部国際空港



出典:中部国際空港資料をもとに作成（2004 年度は名古屋空港の値）

・他空港とは異なり、大幅な就航便の増減は観られない。

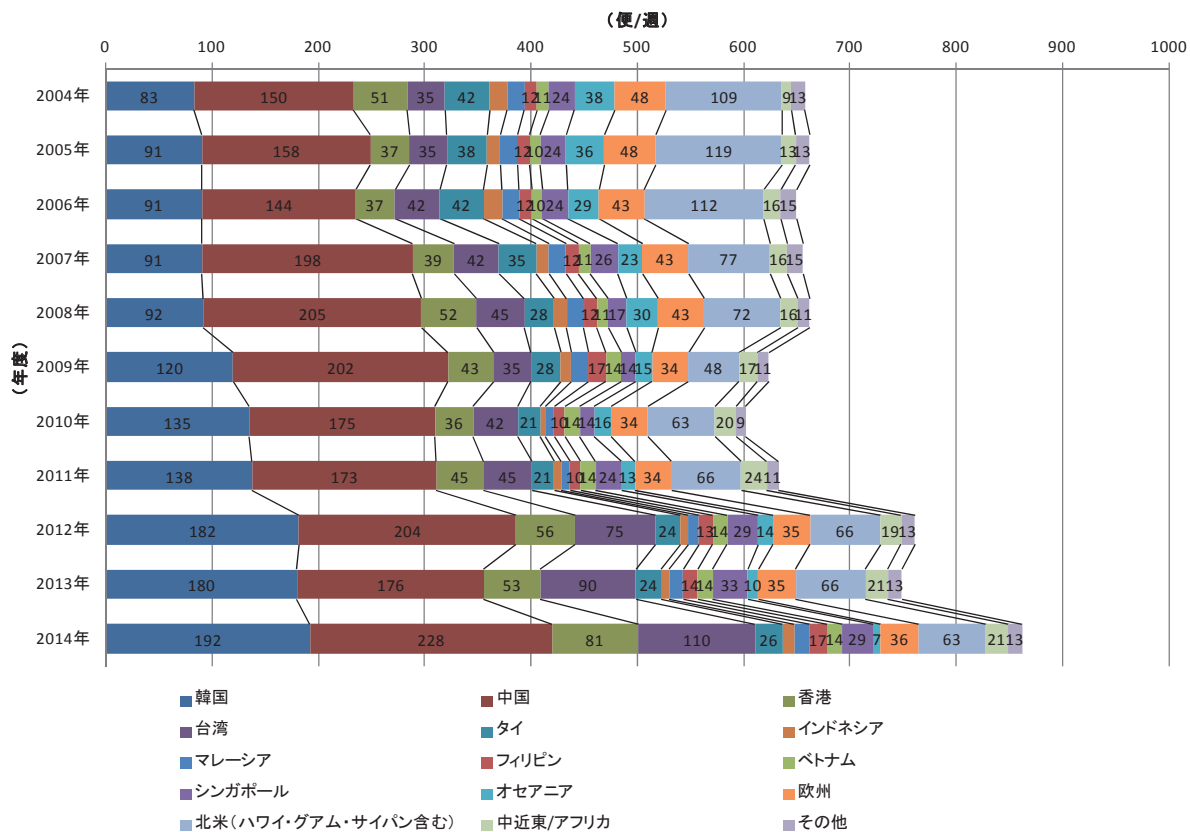
参考図表-14 成田国際空港



出典:成田空港ハンドブック、JTB 時刻表をもとに作成

- ・第2滑走路の供用を契機に増加傾向に有り、LCCの本格稼働も増加に寄与している。
特に韓国、台湾、シンガポール、北米については、2008年から2013年にかけて、5（便/週）以上の増加を示している。

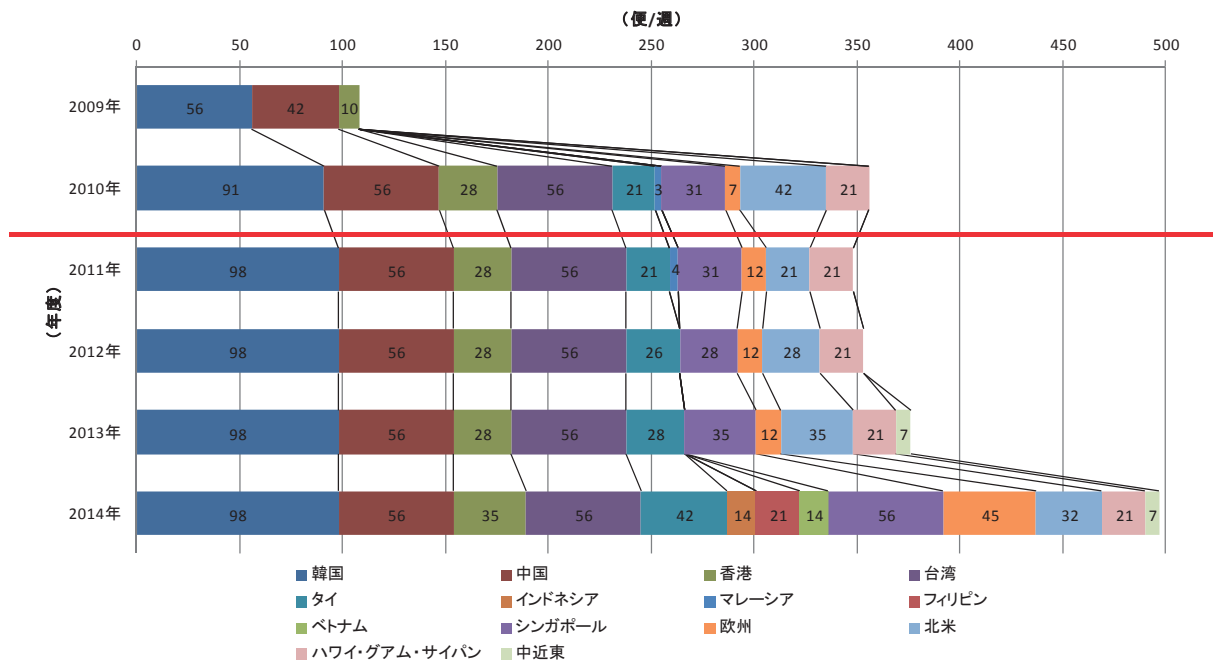
参考図表-15 関西国際空港



出典:関西国際空港ウェブサイト、JTB 時刻表をもとに作成

- ・国際線ターミナルの供用後、大幅に増加している。特に、韓国便の大幅な増加や、これまで就航の無かった都市（台湾、タイ、マレーシア、シンガポール、欧州、北米、ハワイグアムサイパン、中近東）の便が設定された。

参考図表-16 羽田空港

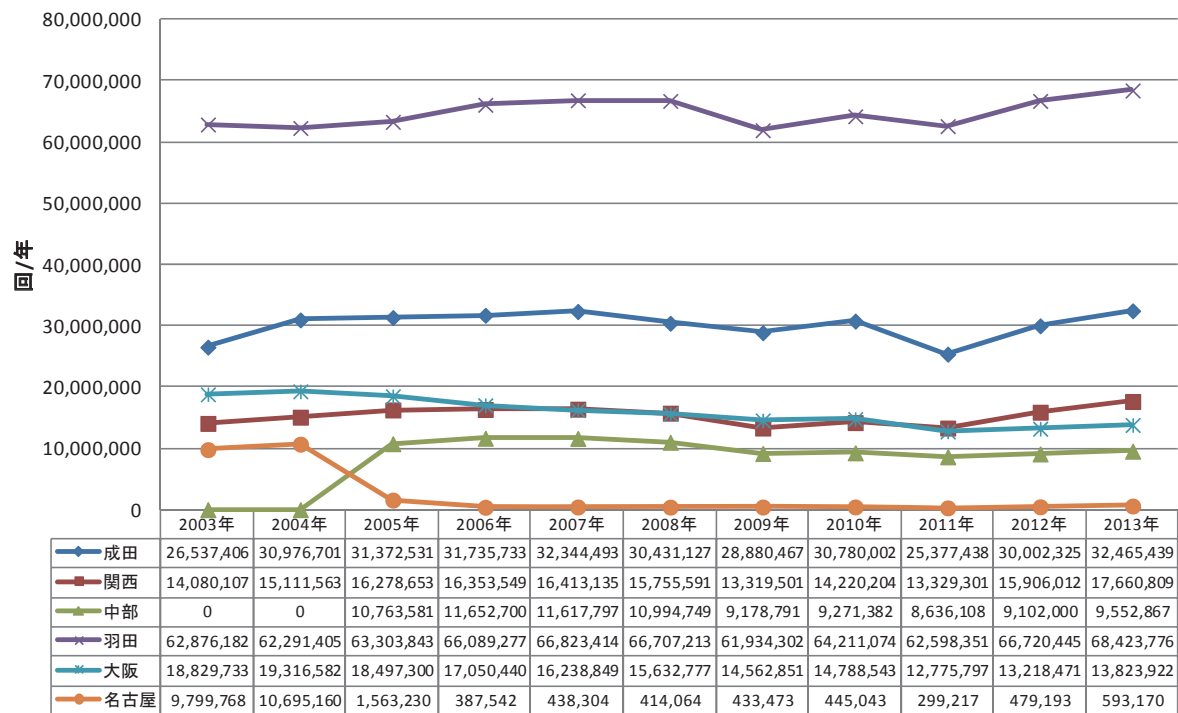


出典:羽田空港ウェブサイト、JTB 時刻表をもとに作成

(5) 主な空港の年間利用客数の推移

- ・国内線、国際線を合わせた年間利用客数の推移は、増減はあるものの、羽田、関西は緩やかな増加傾向にある。一方で、成田は現状維持、大阪、中部は減少傾向にある。

参考図表-17 国際線国内線の合計値

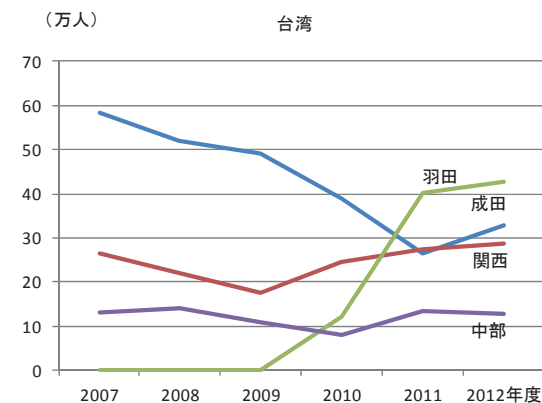
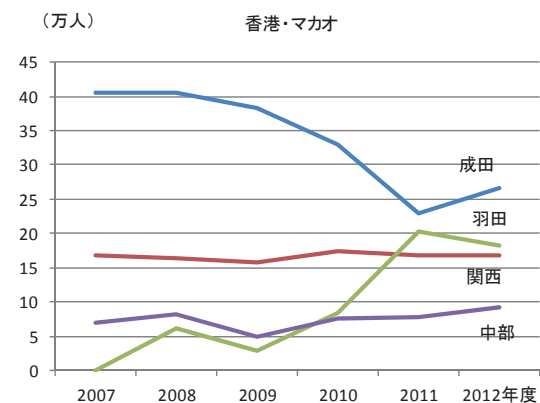
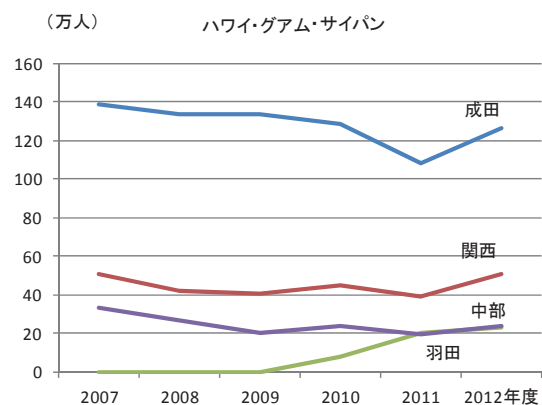
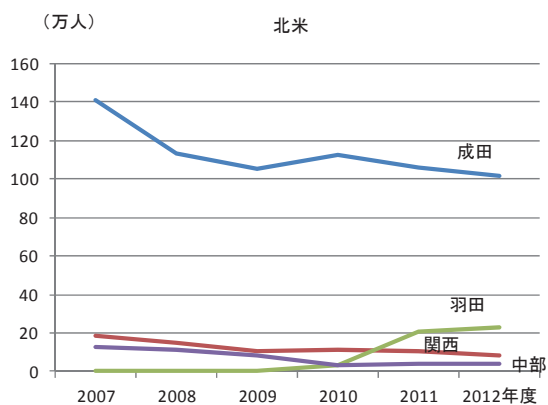


出典:国土交通省航空局「空港管理状況調書」

(6) 国地域別渡航状況の推移

- ・国地域別に、経年の利用空港の状況をみると、香港マカオおよび台湾について、成田が大きく減少する一方で、羽田が国際線ターミナルの出来た平成 22 年以降、大きく数値を伸ばしている。特に、台湾については、羽田が最も高い値を示している。

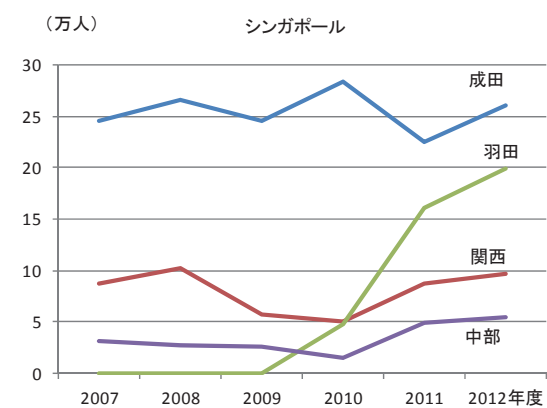
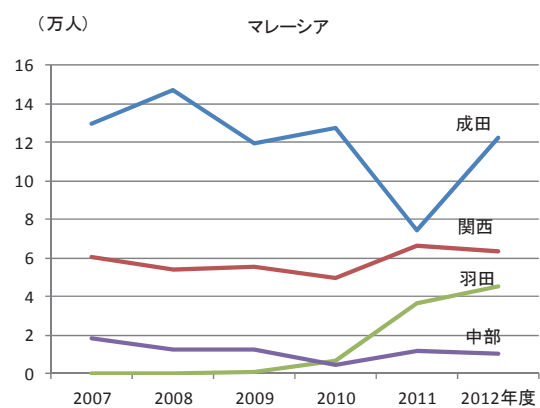
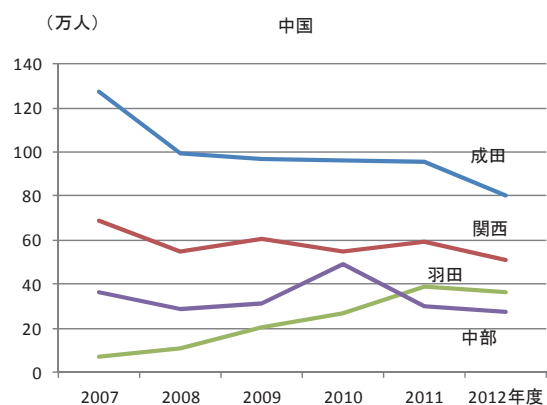
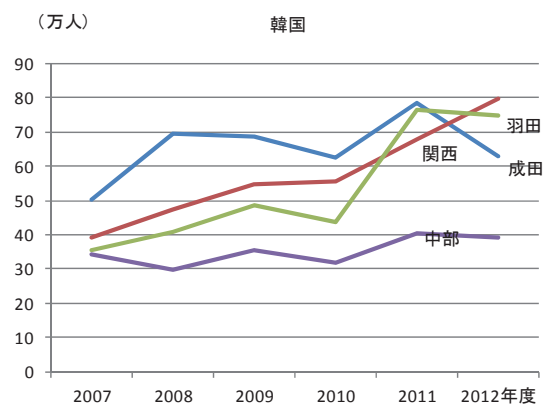
参考図表-18 国地域別・渡航状況の推移①



出典:国際航空旅客動態調査【年間拡大値】

- ・韓国、シンガポールに対する羽田の伸びが顕著である。

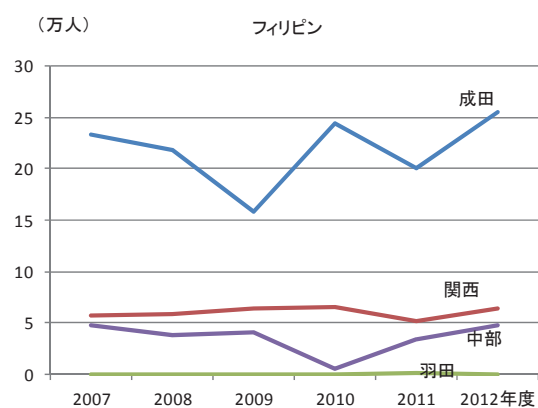
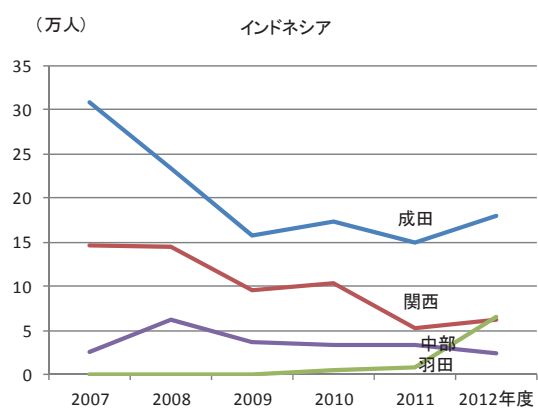
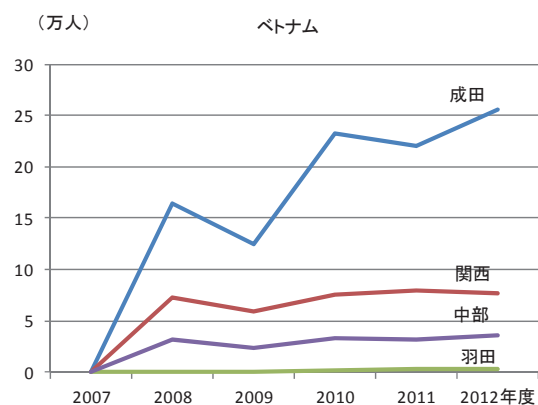
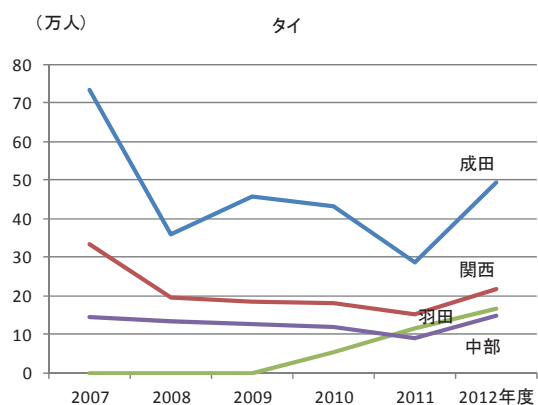
参考図表-19 国地域別・渡航状況の推移②



出典:国際航空旅客動態調査【年間拡大値】

- ・タイ、インドネシアは全体的に減少傾向にあるなか、タイについては、中部国際空港よりも羽田が上回っている。
- ・ベトナム、フィリピンは成田が他空港を大きく上回っている。

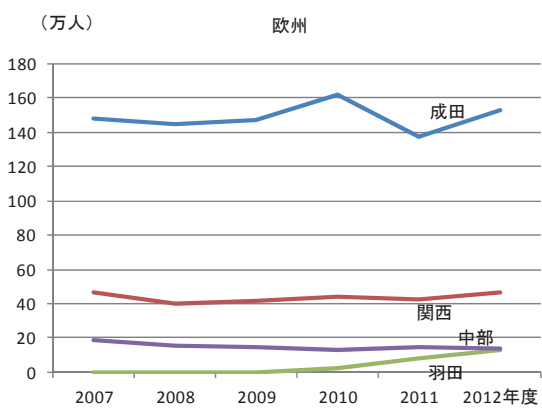
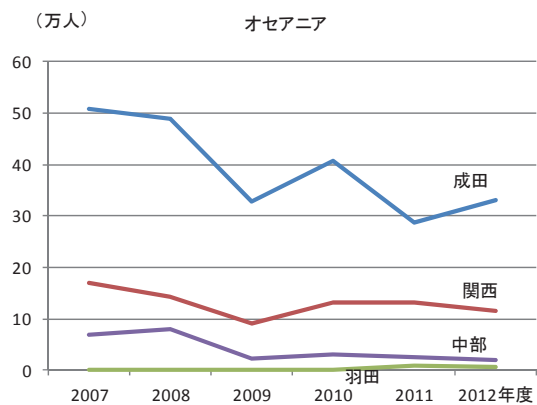
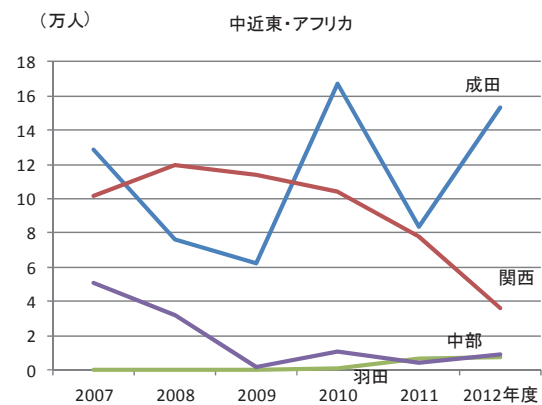
参考図表-20 国地域別・渡航状況の推移③



出典:国際航空旅客動態調査【年間拡大値】

- ・中近東・アフリカは、平成 20 年、21 年は関西が成田を上回っていたが、現在は成田が関西を大きく引き離している。
- ・欧州は成田が他空港を大きく上回っている。

参考図表-21 国地域別・渡航状況の推移④

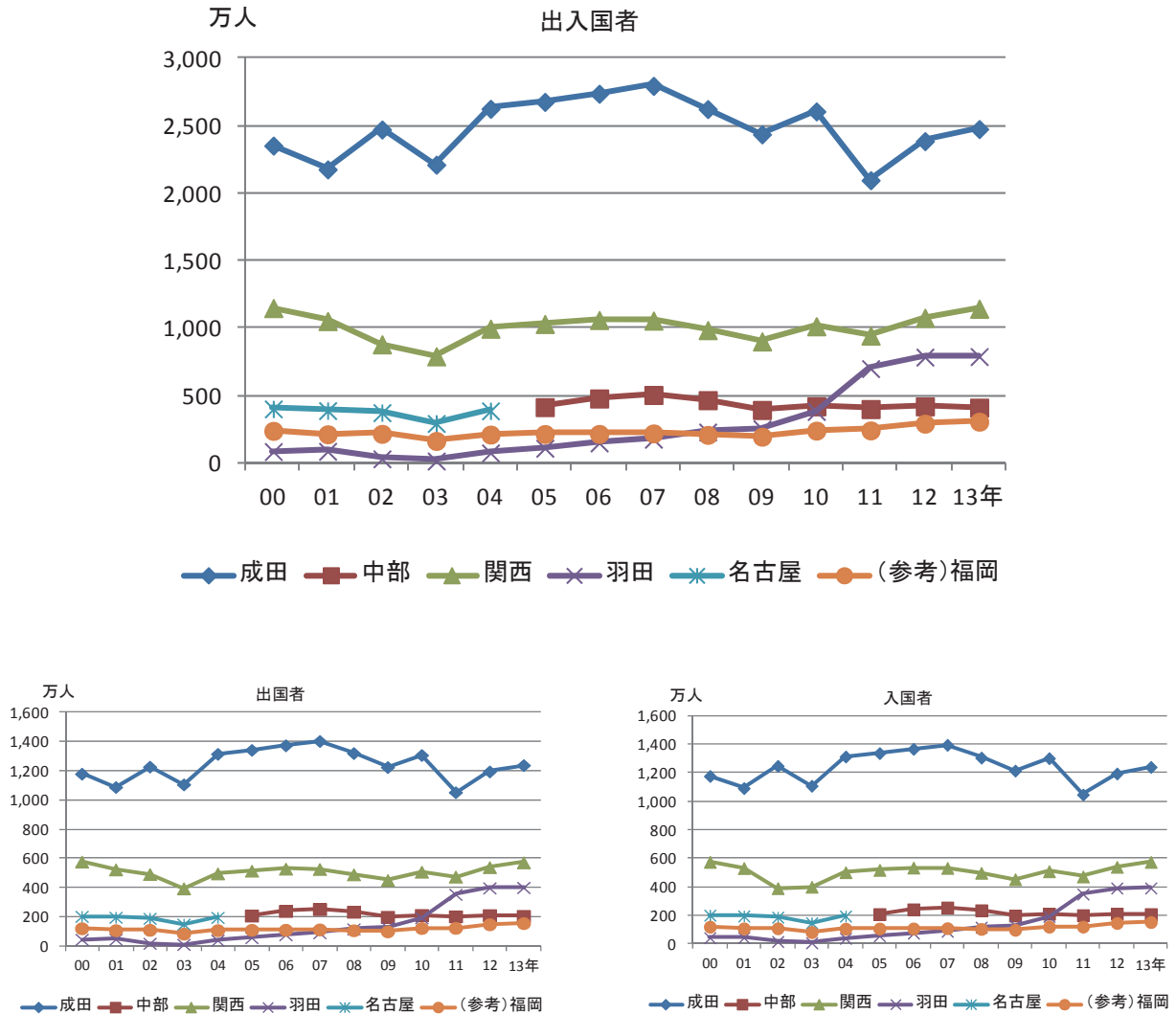


出典:国際航空旅客動態調査【年間拡大値】

(7) 主要空港の利用者数（国際線）の推移

- ・主要空港の出国者、入国者（ともに外国人含む）をみると、2011 年は東日本大震災の影響により、国際旅客が多い成田空港の数値は下落したものの、2010 年に国際線ターミナルが開業した羽田空港は大きく増加に転じており、中部国際空港を上回っている。

参考図表-22 出入国者



出典:出入国管理統計

(8) 中部国際空港の交通アクセス

参考図表-23 鉄道

	準急			特急			ミュースカイ		
	本数(本/時)	時間(分)	料金(円)	本数(本/時)	時間(分)	料金(円)	本数(本/時)	時間(分)	料金(円)
名古屋駅	2	50	850	2	33	870	2	28	1,230
金山駅	2	46	790	2	31	810	2	24	1,170
神宮前駅	2	43	730	2	29	730	2	21	1,100

出典:名古屋鉄道ウェブサイト

参考図表-24 タクシー

事業者	名称	出発地	料金	時間	乗員	備考
アルピコタクシー	空港乗合タクシー	松本、塩尻	8,750		9名	予約制 (1日4往復)
		辰野、伊那、駒ヶ根	7,200		〃	〃
		飯田	5,150		〃	〃
中央タクシー		松本市 他	9,900		9名	予約制
		長野市 他	11,900		〃	〃
		中野市 他	12,900		〃	〃
		白馬村 他	13,900		〃	〃
名鉄知多 タクシー	中部国際空港乗合タクシー					予約制
つばめタクシー	つばめエアポートリムジン					予約制
フジタクシー	セントレア定額運賃					予約制
MKタクシー	MKスカイ・リムジン					予約制

出典:各タクシー会社ウェブサイト

参考図表-25 バス

	始発	経由	到着	時間	金額	往路 本数	復路 本数	路線名又は名称	運行会社	備考
名古屋市内 方面	栄・伏見	伏見町/ヒルトン名古屋/名古屋観光ホテル/錦通本町/栄(オアシス21)名古屋東急ホテル	中部国際空港	46～76	1,000	4	4	セントレアリムジン	名鉄バス	※空港直行便、予約なし 運行は2015年6月30日まで。
	藤が丘	-	中部国際空港	55	1,440	15	17	空港バス 藤が丘 ⇄ セントレア	名鉄バス	
愛知東部 (三河)方面	豊田市駅	トヨタ元町工場前/東名豊田/東名三好/東名日進/トヨタ本社/三河豊田駅前/大林/東名上郷	中部国際空港	78	1,750	21	22	空港バス 豊田 ⇄ セントレア	名鉄バス	往路:トヨタ元町工場前～東名日進、トヨタ本社～東名上郷は降車不可 復路:トヨタ元町工場前～東名日進、トヨタ本社～東名上郷は乗車不可
	岡崎駅	岡崎警察署前/東岡崎駅/東名岩津/	中部国際空港	75	1,750	9	10	空港直行バス 岡崎・中部空港線	名鉄バス	
	南安城駅	安城駅/三河安城駅/高榎/高浜神明前/三河高浜駅前/亀崎/半田乙川/住吉町駅/桜町5丁目 ※安城駅経由は往復とも1本のみ	中部国際空港	72	1,440	4	4	空港直行バス 安城・中部空港線	名鉄バス	
	知立駅	刈谷駅前/東陽町/刈谷谷子駅/緒川駅前	中部国際空港	62	1,330	14	13	空港直行バス 刈谷・中部空港線	名鉄バス	
三重方面	桑名駅前	-	中部国際空港	99	1,500	5	5	桑名駅前 ⇄ 中部国際空港(セントレア)	三重交通	
	新正車庫	近鉄四日市/都ホテル前/生桑車庫/東芝四日市/垂坂駐車場	中部国際空港	55	1,500	9	9	四日市 ⇄ 中部国際空港	三重交通	
	近鉄宇治山田駅	近鉄松坂駅/松坂市民文化会館前/亀山あんぜん文化村/	中部国際空港	165	2,500	8	8	伊勢・松坂・亀山 ⇄ 中部国際空港	青木バス	
静岡方面	掛川IC駐車場	東名袋井/磐田IC駐車場/東名浜松北/浜松駅/コンロード前/ヤマハ前/本田技研浜/松西IC駐車場/東名三ヶ日 ※一部浜松駅発、または浜松駅に乗り ず浜松西ICにて乗換	中部国際空港	130	3,500	23	27	中部国際空港線 e-wing	遠鉄バス	予約制

出典:中部国際空港ウェブサイト

■バス廃止路線

- ・開港当初は愛知県のみならず、三重県、静岡県、長野県、福井県からも運行していたバス路線は、現在は以下に示す路線が廃止されている。

《愛知県》

●豊鉄バス

2005年2月17日:名古屋空港行きの特急バスを廃止。中部国際空港行きの空港特急バスを運行開始。
豊橋空港線（植田車庫前・豊橋駅前・豊川駅前・中部国際空港）2010年3月31日※知多乗合バスとの共同運航。

●JR 東海バス

セントレア開業時より名古屋駅新幹線口に通直運転をしていたJR東海バスは2006年9月末で撤退。

●名鉄東部観光バス

①西尾空港線（西尾駅～碧南中央駅～中部国際空港）

空港への往路10本、空港からの復路9本を知多バスと共同運行していた。

2005年2月17日の中部国際空港の開港と同時に運行を開始したが、知多バスの共同運行便も含めて、2009年3月31日限りで廃止。

②蒲郡空港線（蒲郡駅間～西尾駅～中部国際空港）2009年3月31日限りで廃止。

●名鉄バス

開業時は10路線（名古屋駅栄小牧藤が丘赤池刈谷豊田西尾岡崎四日市）

2005年に名駅小牧便廃止

2006年には栄赤池西尾便から撤退、

2007年4月には刈谷四日市便から撤退

●知多乗合バス

半田空港線（知多半田駅・清城町・新美南吉記念館西・中部国際空港）2009年9月30日廃止

内海駅発便 2009年4月1日廃止

《岐阜県》

●平和コーポレーション

中部国際空港中津川線の全区間を2008年8月31日の最終便をもって廃止。

《三重県》

●三重交通

マイカル桑名発着便（八風バス）2008年9月30日廃止

鳥羽駅発着（伊勢湾フェリー利用）2007年3月31日廃止

伊賀上野名張駅発着 2005年11月30日廃止

《静岡県》

●富士急シティバス：沼津駅発着 2006年9月30日廃止

●遠鉄バス：富士山静岡空港発着 2012年10月

●しずてつジャストライン：清水駅発着便（静岡駅経由）2012年3月

《長野県》

●アルピコ交通：松本バスターミナル発着 2007年10月廃止

●諏訪バス：茅野駅発着 2006年4月廃止

●川中島バス：長野駅発着 2008年10月廃止

●伊那バス：箕輪町発着便（伊那バスターミナル経由）2011年3月廃止

《福井県》

●京福バス：京福バスターミナル発着（福井）2008年3月廃止

(9) 中部国際空港の現状整理

参考図表-26 自家用車

	時間	高速道路料金(円)
高山市	約2時間50分	5,470
岐阜市	約1時間10分	2,850
名古屋市	40分	1,890
豊田市	45分	2,000
静岡市	約2時間5分	5,180
浜松市	約1時間20分	3,800
鳥羽市	約2時間45分	5,050
津市	約1時間20分	3,800
四日市市	40分	2,810

出典:中部国際空港ウェブサイト

参考図表-27 高速船

	時間(分)	料金(円)	往路本数	復路本数	運行会社	備考
津(なぎさまち)⇄セントレア	45	2,470	13	13	津エアポートライン	
松阪⇄セントレア	68～75	2,780	5	5	〃	津(なぎさまち)経由

※廃止航路

松阪高速船(松阪ペルライン):松阪港

2006年12月20日 - 松阪港-中部国際空港間の運航開始(1日片道あたり7便)。

経営難により2009年8月31日限りで休止し、翌9月1日より津エアポートライン松阪航路として運航されている。

四日市エアポートライン:四日市浜園旅客ターミナル(四日市市)

2006年4月1日、中部国際空港(セントレア)への航路の運航を開始した。

2008年10月4日限りで廃止。故障を理由に10月1日 - 4日は全便欠航したため、最終運航は9月30日。

NPO法人「神社みなとまち再生グループ」:神社港(伊勢市)

2005年より夏期の土日祝日に運航したが、2007年以降運航していない。

常滑ミナトライン:常滑港

本航路(常滑～中部国際空港)の開設は平成17年7月、常滑商工会議所や地元の財界有志が共同出資して設立したものである。

2006年9月24日に運航休止

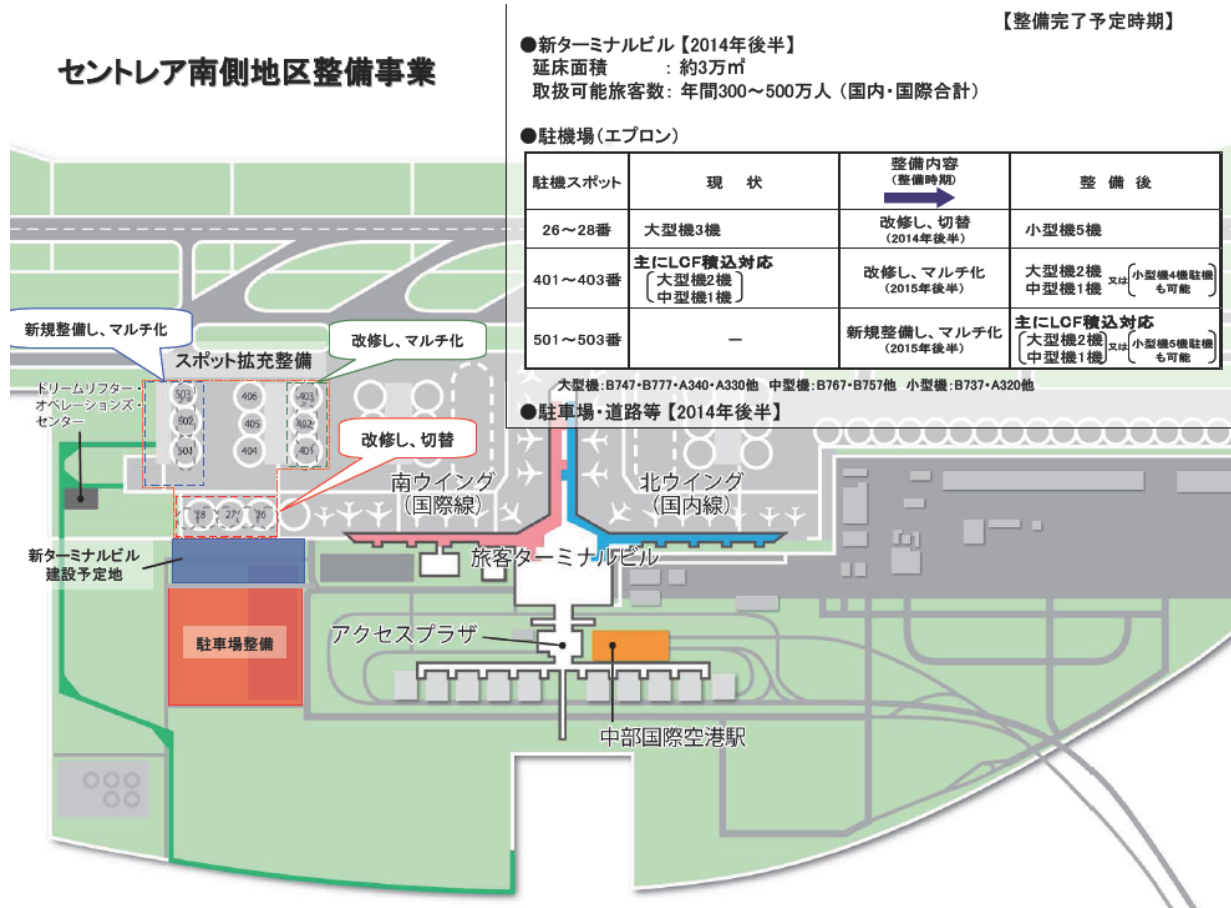
伊勢湾フェリー

2005年2月鳥羽～常滑間フェリー航路営業開始

2007年4月鳥羽～常滑間フェリー航路廃止

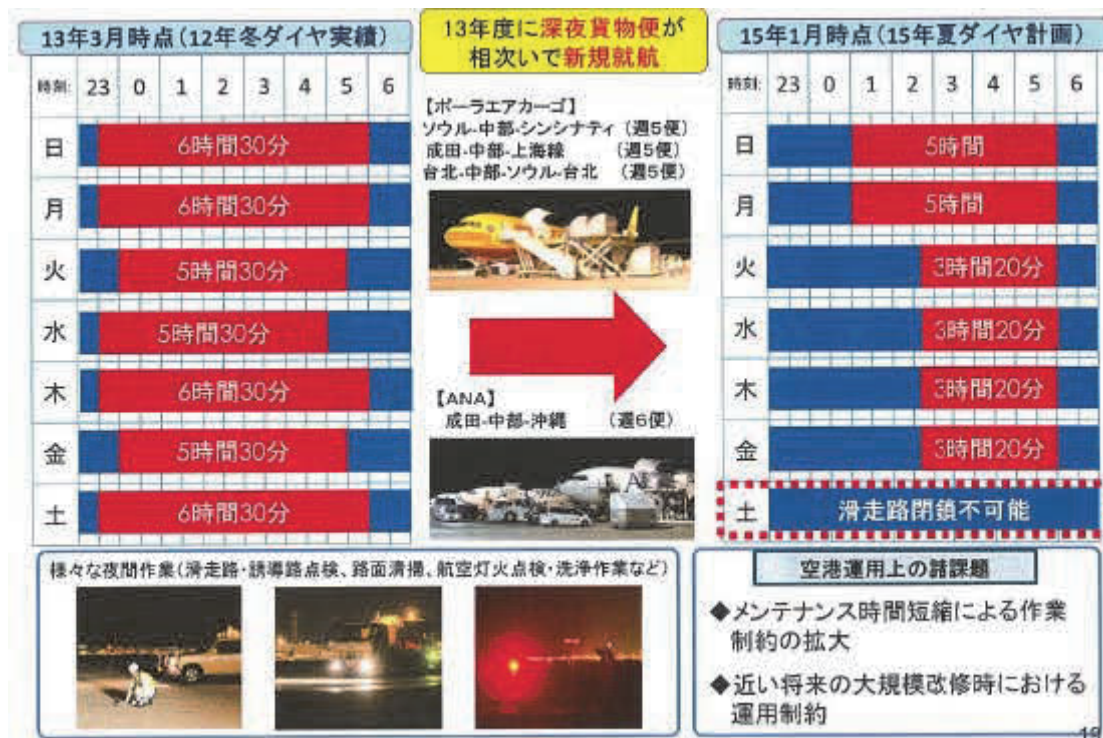
出典:中部国際空港ウェブサイト

参考図表-28 新ターミナル建設事業



出典:中部国際空港株式会社資料

参考図表-29 夜間滑走路閉鎖時間の比較

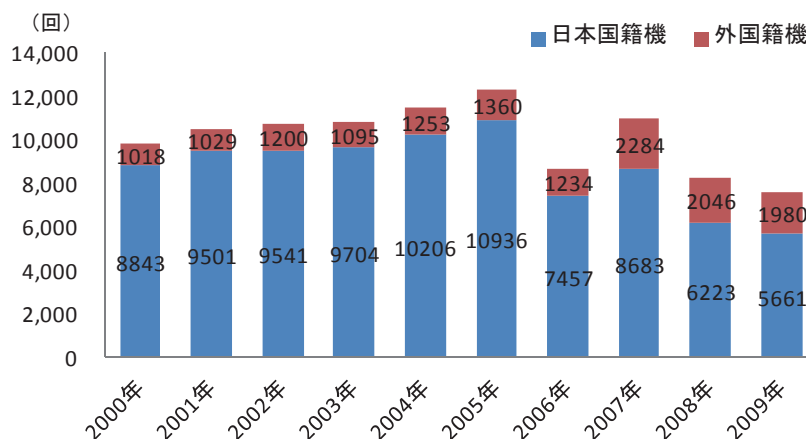


出典：中部国際空港株式会社資料

(10) ビジネス機の動向

- ・ビジネス機の発着回数の推移を見ると、2005 年までは増加傾向にあったものの、以降減少傾向にある。
- ・ビジネス機の着陸回数をみると、県営名古屋空港が最も多く、松本、庄内と続く。

参考図表-30 ビジネス機の発着回数の推移



※2006、2007 年は分析手法が異なるため、それ以前との厳密な比較は不可。

※自衛隊機、公用機は対象から除外している。

※新聞社の機体はビジネス機としてカウントしている。

出典: データが示す日本のビジネス航空 (日本ビジネス航空協会)

参考図表-31 ビジネス機国内主要空港着陸回数 (2011 年)

■日本国籍機

空港名	着陸回数
名古屋(小牧)	667
松本	420
庄内	373
八尾	301
羽田	282
旭川	162
神戸	153
福岡	127
仙台	123
新潟	113
鹿児島	101
高松	91
高知	89
大阪国際(伊丹)	79
岡南	71
大分	66

■外国籍機

空港名	海外より	国内より	合計
羽田	599	95	694
成田国際	213	44	257
関西国際	167	47	214
新千歳	148	36	184
中部国際	52	43	95
名古屋(小牧)	31	16	47
那覇	28	6	34
福岡	12	9	21
仙台	8	7	15
鹿児島	10	5	15

出典: 「日本に於けるビジネス空港の状況と将来展望」 (2013 年 5 月日本ビジネス航空協会)

参考図表-32 国内主要空港におけるビジネス機の受入環境

	中部	県営名古屋	成田	関西	羽田
運用時間	0:00～24:00(JST)	7:00～22:00(JST)	0:00～24:00(JST) ※23:00～翌6:00(JST)は離着陸不可	0:00～24:00(JST)	0:00～24:00(JST)
滑走路延長	3,500m	2,740m	2,500m、4,000m(2本)	3,500m、4,000m(2本)	2,500m、2,500m、3,000m、3,000m(4本)
専用動線の有無 使用料金	あり 無料	あり 国際:11,400円/H(GIQ検査室、ラウンジ、 FBO事務室利用) 国内:11,400円/H(ラウンジ、FBO事務室利 用) 上記参照	あり(到着、出発1回毎に250,000円) ※事前予約が必要	なし	なし
会議室の有無 使用料金	あり 無料	あり 上記参照	あり ①専用施設内:専用動線使用料金を含む ②第2旅客ターミナル内10,500円/H(10席)、 その他計8室	あり 16,000円/H(20席)、18,000円/H(30席)、そ の他計12室	あり(6,800円/H(5席)、12,000円/H(20席))
グランドハンドリング 会社名	(株)アイ・エー・エス・エス (株)エアロワークスインターナショナル (株)ジェイ・エイ・エス (株)ノエビアエアビエーション マイナミ空港サービス(株) (株)ユニバーサル・アビエーション	朝日航洋(株) 中日本航空(株)	(株)アイ・エー・エス・エス 朝日航洋(株) インター・アビエーション・ジャパン(株) (株)エアロワークスインターナショナル (株)三和スカイテック (株)ジェイ・エイ・エス・エス マイナミ空港サービス(株) (株)ユニバーサル・アビエーション	(株)アイ・エー・エス・エス (株)エアロワークスインターナショナル (株)ジェイ・エイ・エス マイナミ空港サービス(株) (株)ユニバーサル・アビエーション CKTS(株)	(株)アイ・エー・エス・エス (株)エアロワークスインターナショナル (株)ジェイ・エイ・エス マイナミ空港サービス(株) (株)ユニバーサル・アビエーション (株)ANAエアサービス東京 (株)Wings of Life
着陸料	【ジェット機】 (a)25t以下:1,660円/t 【その他の航空機】 6t以下の航空機:700円/t 7t以上の航空機:590円/t	【ジェット機】 (a)25t以下:1,050円/t、26～100t:1,480円× (重量-25)t+26,250円、101～200t:1,800円 ×(重量-100)t+137,250円、201t以上: 1,950円×(重量-200)t+317,250円 (b)3,400円×(騒音値-83)EPNdB ※着陸1回ごとに、(a)と(b)の合計額 【その他の航空機】 (a)6t以下の航空機:一律1,000円、7t以上の 航空機:590円×(重量-6)t+700円 (b)3,400円×(騒音値-83)EPNdB	【ジェット機】 (a)25t以下:1,100円/t、26～100t:1,500円 /t、101～200t:1,700円/t、201t以上:1,800円 /t (b)3,400円×(騒音値-83)EPNdB ※着陸1回ごとに、左の(a)と(b)の合計額 【その他の航空機】 6t以下の航空機:一律1,000円 7t以上の航空機:6t以下 一律700円、7t以上 590円/t 着陸料:国際線 重量×航空機騒音インデックス(A:1,550円、 B:1,650円、C:1,750円、D:1,850円、E: 1,950円、F:2,000円)	航空機の最大離陸重量1tあたり1990円(国 際)・1900円(国内)	○国際線 2,400円/t ○国内線 【ジェット機】 (a)25t以下:850円/t、26～100t:1,330円/t、 101～200t:1,650円/t、201t以上:1,800円/t (b)3,400円×(騒音値-83)EPNdB ※着陸1回ごとに、左の(a)と(b)の合計額 【その他の航空機】 6t以下の航空機:一律1,000円 7t以上の航空機:6t以下 一律700円、7t以上 590円/t
停留料	200円/t(6時間を超える場合、24時間毎に同 額を加算)	【23t以下の航空機】3t以下:一律810円、4 ～6t:一律1,620円、7～23t:30円×(重量- 6)t+1,620円 【24t以上航空機】25t以下:90円/t、26～100 t:80円×(重量-25)t+2,250円、101t以上: 70円×(重量-100)t+8,250円	国内線: 180円/t(24時間毎に加算、6時間未満無料) 国際線: 200円/t(6時間を超える場合、24時間毎に同 額を加算)	200円/t(6時間を超える場合、24時間毎に同 額を加算)	○国際線 3時間以下:200円/t、4～24時間:50円/t、25 時間以上:24時間ごと50円/t ○国内線 【23t以下の航空機】3t以下:一律810円、4 ～6t:一律810円、7～23t:30円/t 【24t以上の航空機】25t以下:90円/t、26～ 100t:80円/t、101t以上:70円/t ※3時間未満は無料
施設利用料	国際線PFC:大人2,500円、子供1,250円(出 国旅客) 国内線PFC:大人300円、子供150円(出発・ 到着旅客)	なし	なし	国際線施設使用料1人あたり2650円	なし
その他	なし	なし	なし	BHS使用料・PBB使用料は使用実績に応じて 收受	保安料:旅客運送事業の用に供するジェット機 有償旅客数 100円/人、有償貨物量 300 円/t

出典:国土交通種資料より作成

- ・中部 9 県に本社を置く、東証一部上場企業の海外進出状況は、出国数では(株)マキタが最も多く 40 カ国、(株)デンソーが 34 カ国、(株)森精機製作所が 33 カ国を示している。一方で、現地法人数では、(株)デンソーの 97 社、トヨタ自動車株の 80 社、ヤマハ発動機の 68 社が上位を占めている。

参考図表-33 中部 9 県に本社を置く企業（東証一部上場企業）の海外進出状況

①製造業（集出国数のランキング）

ランク	県	社名	業種名	現地法人	支店	現地法人数	進出国数
1	愛知県	(株)マキタ	機械	○		47	40
2	愛知県	(株)デンソー	輸送機器	○		97	34
3	愛知県	(株)森精機製作所	機械	○	○	54	33
4	愛知県	トヨタ自動車(株)	輸送機器	○	○	80	32
5	愛知県	ブラザー工業(株)	電気機器	○		46	32
6	静岡県	ヤマハ発動機(株)	輸送機器	○		68	29
7	静岡県	スズキ(株)	輸送機器	○	○	49	29
8	長野県	セイコーエプソン(株)	電気機器	○		55	27
9	愛知県	トヨタ紡織(株)	輸送機器	○	○	52	22
10	静岡県	ヤマハ(株)	他製造業	○		41	20
11	滋賀県	フジテック(株)	機械	○	○	27	20
12	愛知県	アイシン精機(株)	輸送機器	○		46	16

※進出国数のうち、香港は中国に含まずカウント

②製造業（現地法人数のランキング）

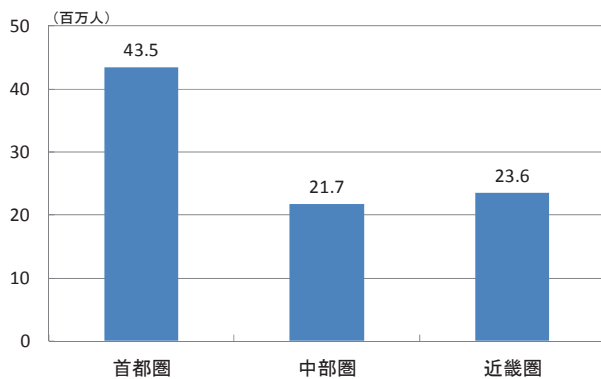
ランク	県	社名	業種名	現地法人	支店	現地法人数	進出国数
1	愛知県	(株)デンソー	輸送機器	○		97	34
2	愛知県	トヨタ自動車(株)	輸送機器	○	○	80	32
3	静岡県	ヤマハ発動機(株)	輸送機器	○		68	29
4	長野県	セイコーエプソン(株)	電気機器	○		55	27
5	愛知県	(株)森精機製作所	機械	○	○	54	33
6	愛知県	トヨタ紡織(株)	輸送機器	○	○	52	22
7	静岡県	スズキ(株)	輸送機器	○	○	49	29
8	愛知県	(株)マキタ	機械	○		47	40
9	愛知県	アイシン精機(株)	輸送機器	○		46	16
10	愛知県	ブラザー工業(株)	電気機器	○		46	32

出典:海外進出企業総覧 2013（東洋経済社）

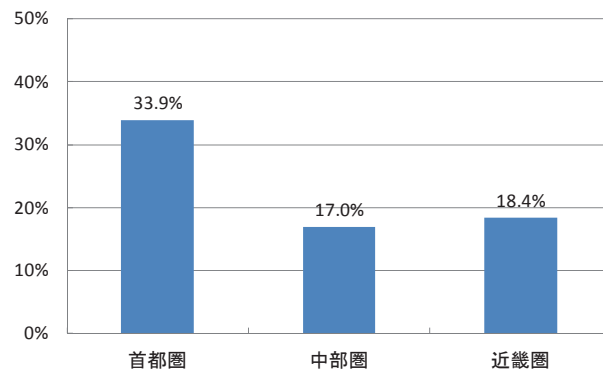
(11) 三大都市圏の構造比較

- ・首都圏、中部圏、近畿圏を比較すると、首都圏が中部圏、近畿圏を大きく上回り、全国の 1/3 の人口が集中している状況にある。

参考図表-34 人口

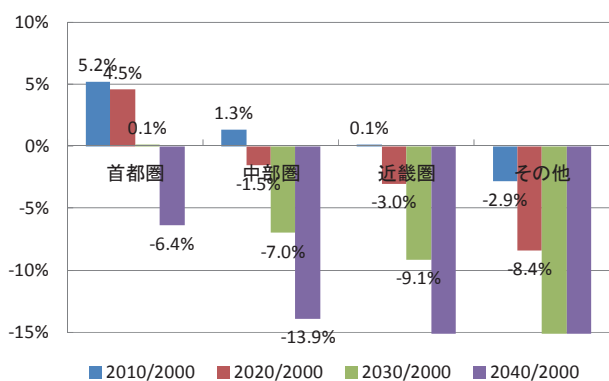


参考図表-35 人口の全国に占める割合



出典:平成 22 年国勢調査 (総務省)

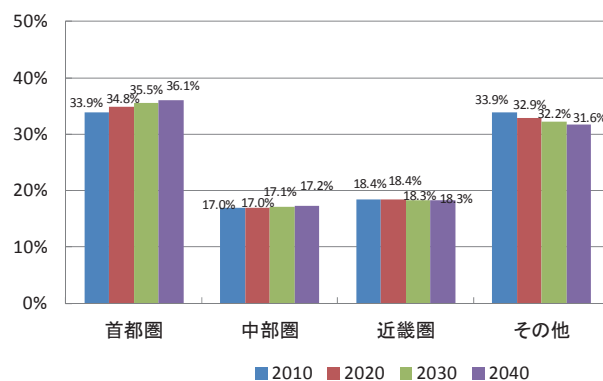
参考図表-36 人口変化率 (2000-2040)



出典:平成 22 年国勢調査 (総務省)

出典:平成 22 年国勢調査 (総務省)

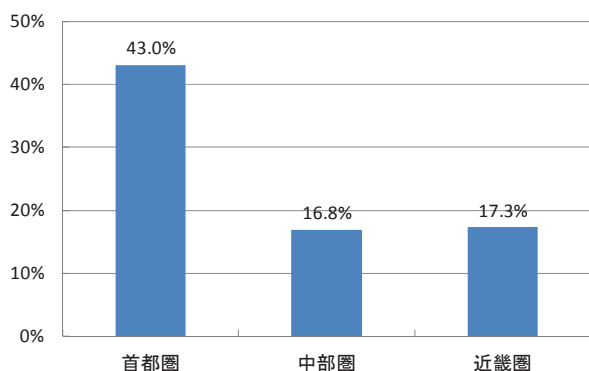
参考図表-37 将来の全国に占める人口割合の変化 (2010-2040)



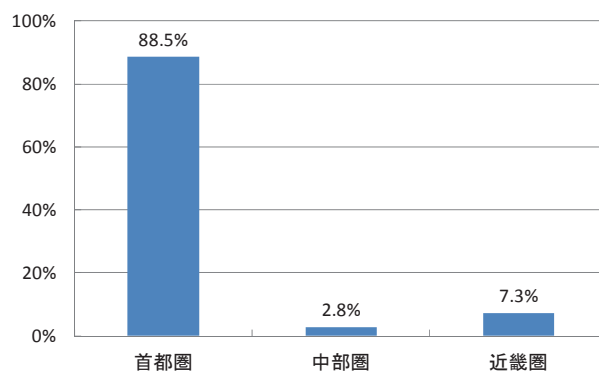
出典:平成 22 年国勢調査 (総務省)、将来推計人口 (H25. 3 推計国立社会保障人口問題研究所)

- ・本社機能、金融事業所も首都圏へ集中しており、特に外資系企業の全国に対する割合は、9割近くが首都圏に集中している。

参考図表-38 本社本所本店従業員数の割合



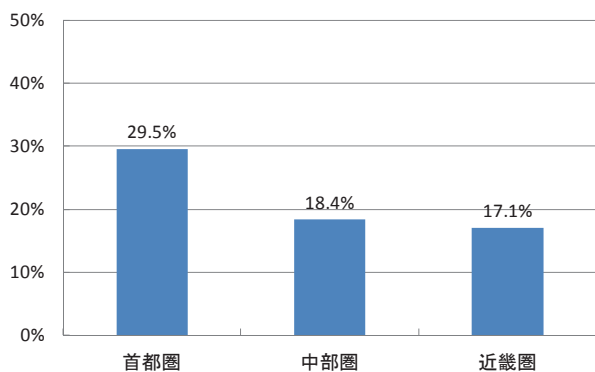
参考図表-39 外資系企業の全国に対する割合



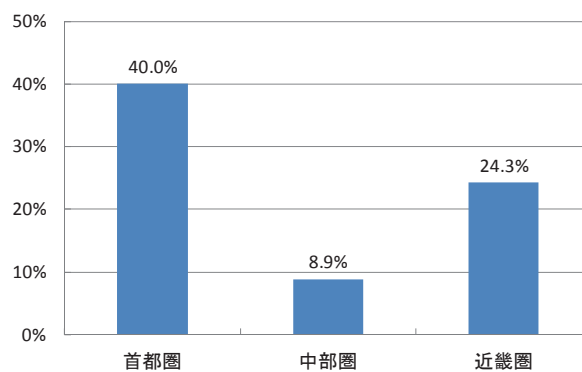
出典：平成 24 年経済センサス活動調査（総務省）
 ※第 28 表産業(中分類)，単独本所支所(3 区分)，本所の所在地別民営事業所数及び男女別従業員数(外国の会社を除く会社)

出典：2013 外資系企業総覧（東洋経済）

参考図表-40 金融事業所数の全国に対する割合



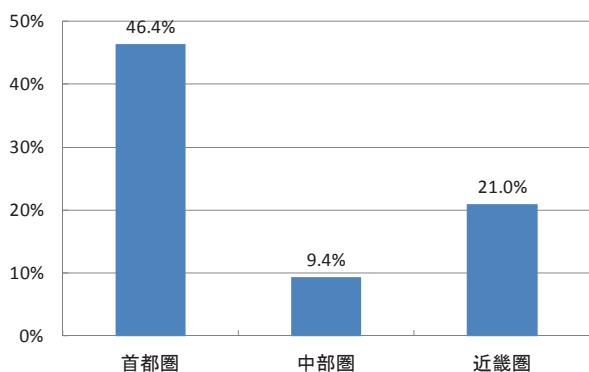
参考図表-41 コンベンション開催数の割合



出典：平成 24 年経済センサス活動調査（総務省）
 ※第 4 表産業(中分類)，経営組織(7 区分)別民営事業所数

出典：2011 年国際会議統計（JNTO）

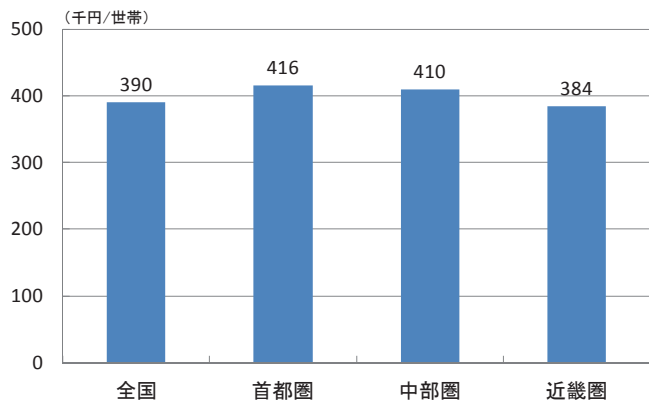
参考図表-42 在日大使館領事館の全国に対する割合



出典：駐日外国公館リスト（2013.8.22 現在、外務省）

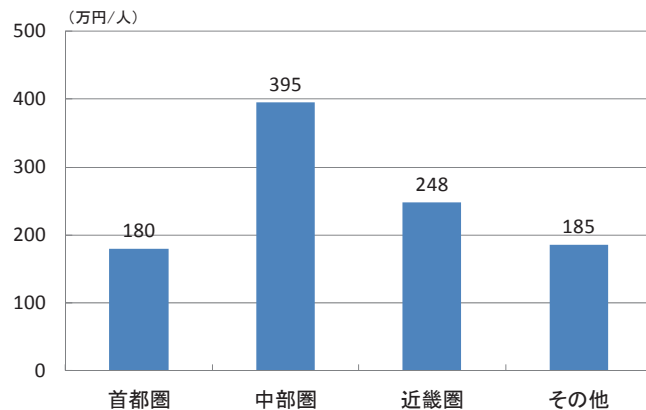
- ・世帯あたりの可処分所得では、首都圏、中部圏、近畿圏で大きな差はみられない。一人あたりの製造品出荷額では、中部圏が首都圏を大きく上回る結果となっている。また、名古屋は、300km カバー人口が東京や大阪に比べ高い値を示している。

参考図表-43 世帯あたり可処分所得



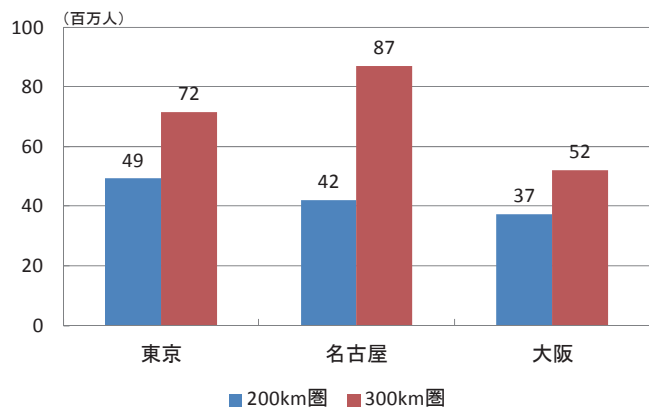
出典:平成 21 年全国消費実態調査 (総務省)

参考図表-44 一人あたり製造品出荷額



出典:平成 24 年経済センサス-活動調査
産業別集計 (製造業) (総務省)
平成 22 年国勢調査 (総務省)

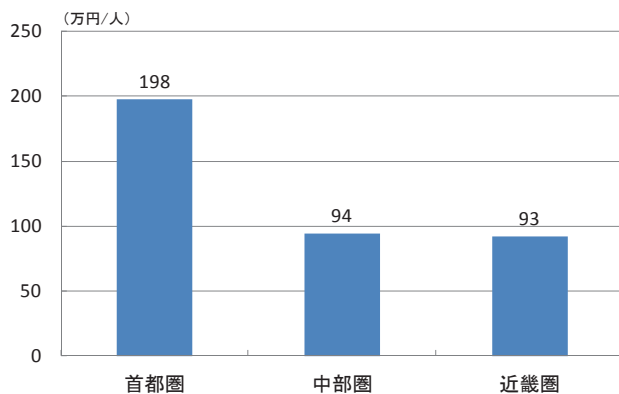
参考図表-45 三大都市圏の 200km~300km カバー人口



出典:平成 22 年国勢調査 (総務省)

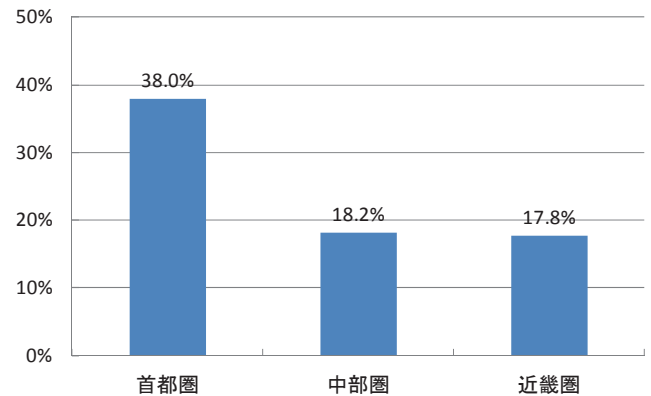
- ・地域内総生産は首都圏が中部圏や近畿圏を大きく上回るものの、2001年から2010年の変化率をみると、中部圏が11.5%と、首都圏、近畿圏を大きく上回っていることが分かる。

参考図表-46 地域内総生産（GRP）



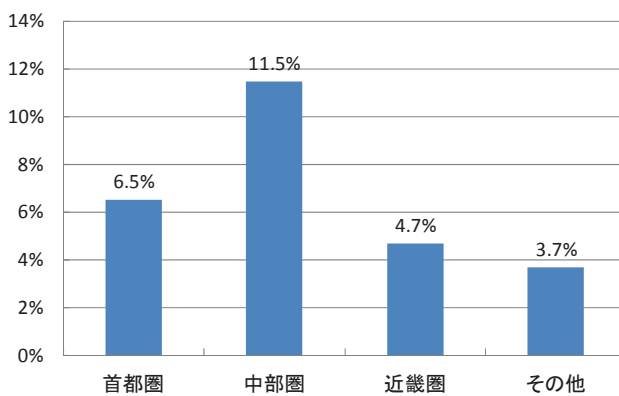
出典:平成 22 年県民経済計算（内閣府）

参考図表-47 地域内総生産（GRP）の全国に対する割合



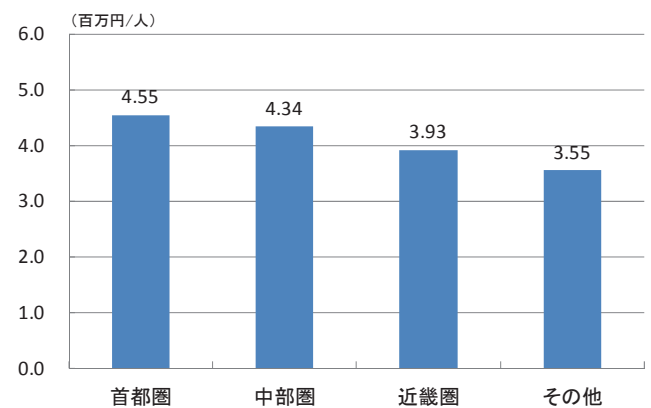
出典:平成 22 年県民経済計算（内閣府）

参考図表-48 地域内総生産（GRP）変化率
（2001-2010 年間）



出典:平成 22 年県民経済計算（内閣府）

参考図表-49 一人あたり地域内総生産（GRP）

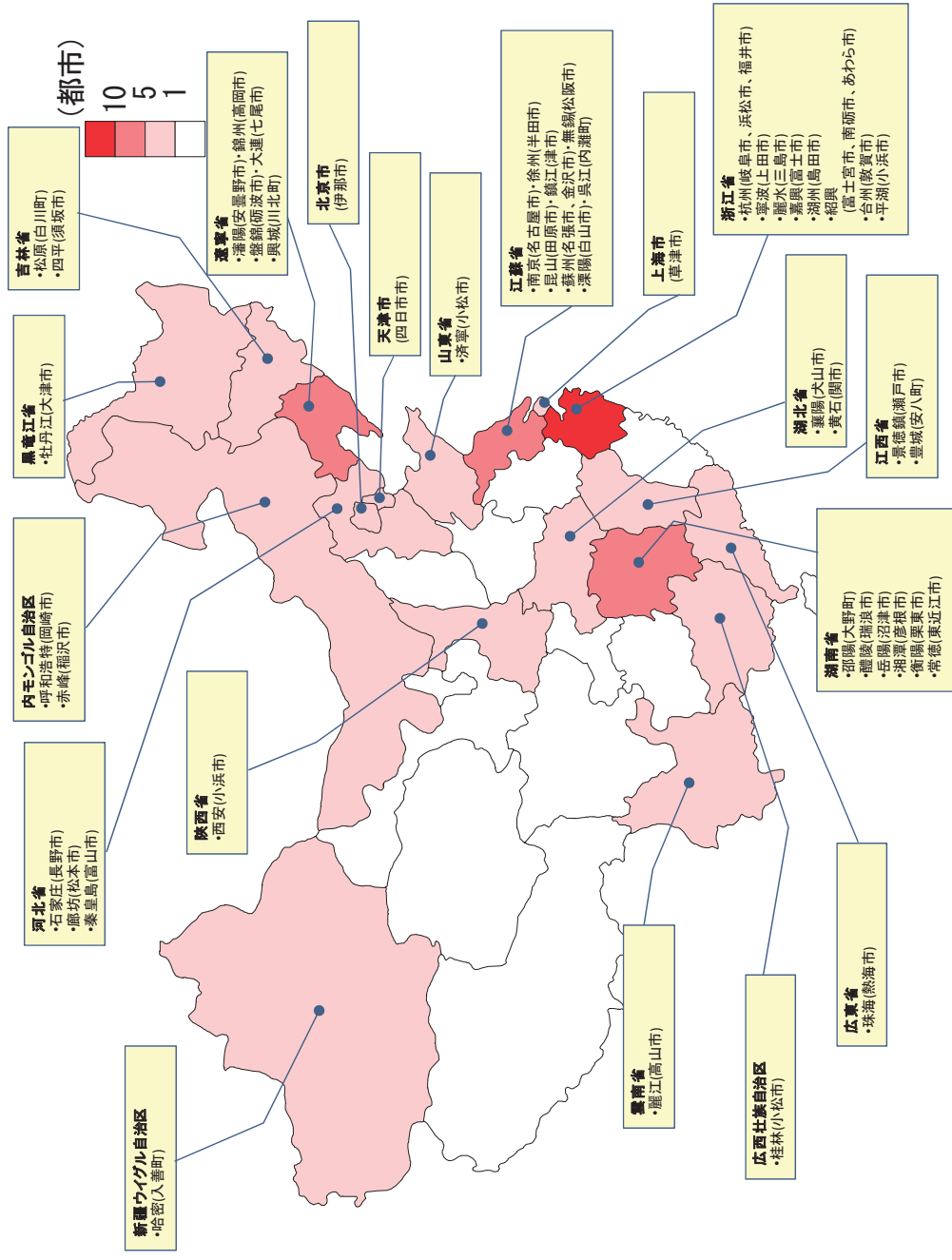


出典:平成 22 年県民経済計算（内閣府）
平成 22 年国勢調査（総務省）

・中部の自治体における海外の姉妹都市提携をきっかけとして、国際交流の活性化を推進していくことにより、アウトバウンドおよびインバウンドの需要創出を図る。

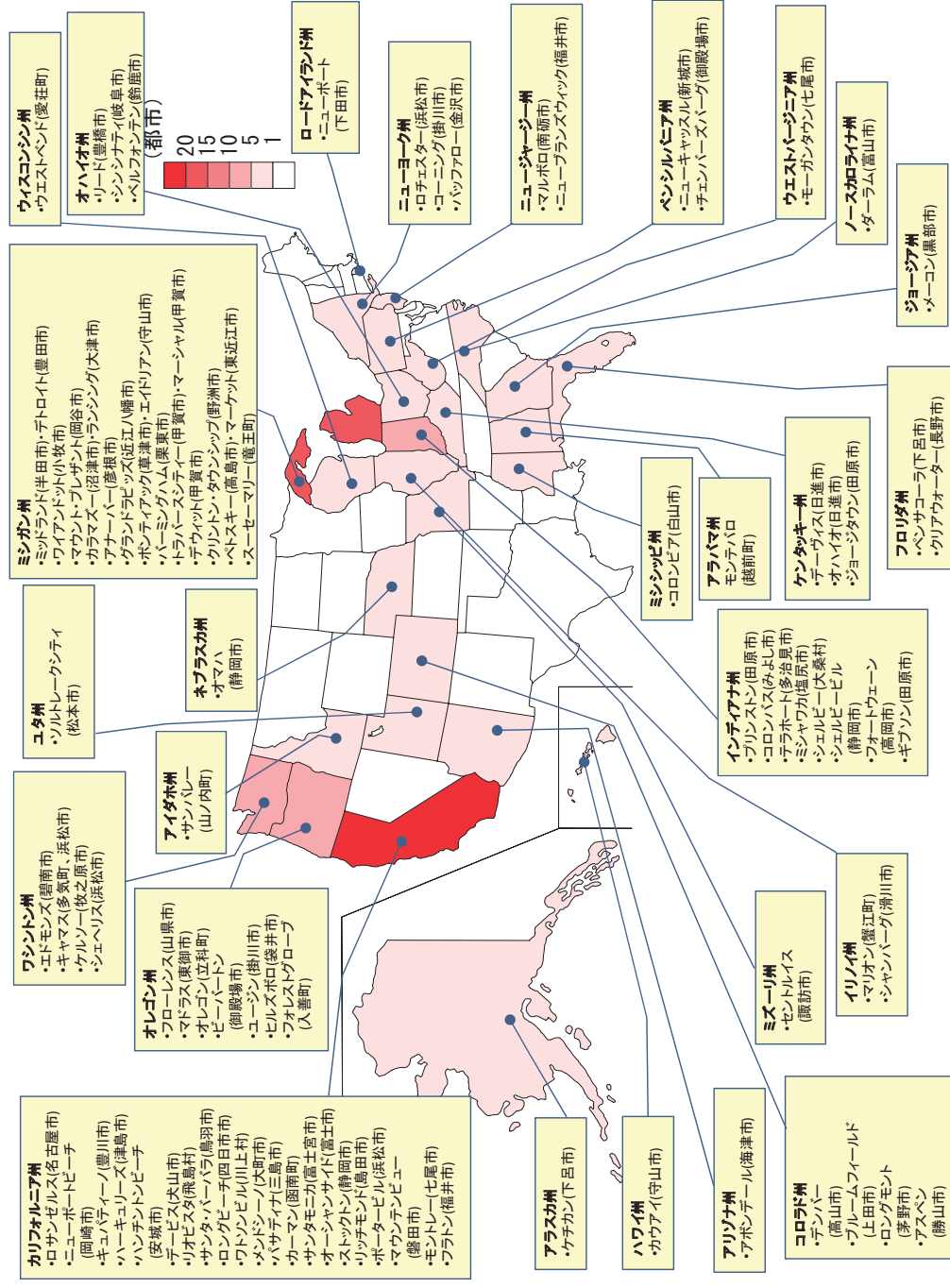
[illegible]

参考図表-51 中部の自治体における海外の姉妹都市の状況（中国）



出典:各自治体ウェブサイトなどをもとに作成

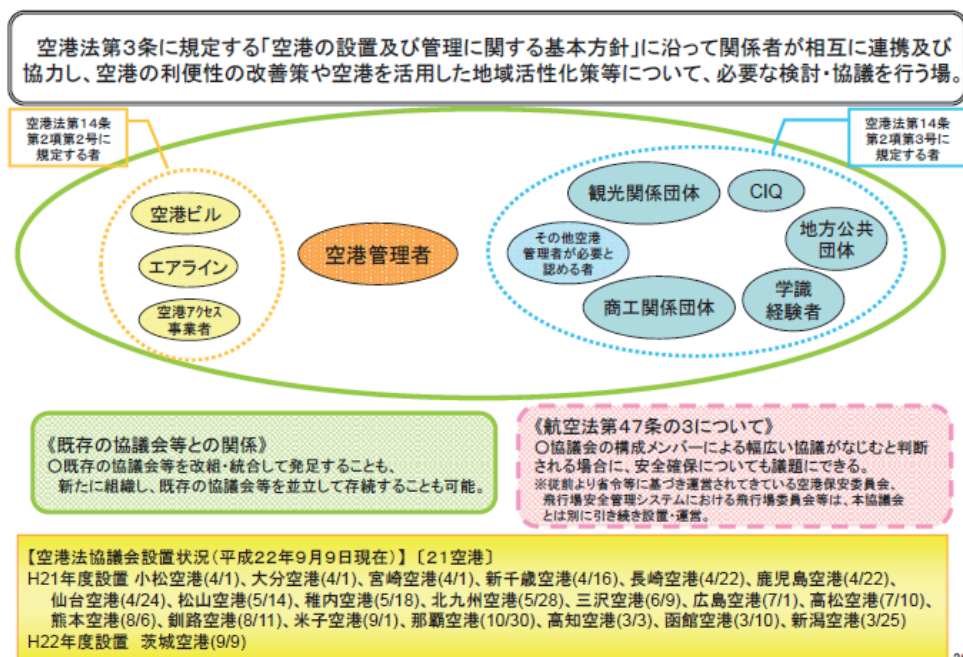
参考图表-52



出典:各自治体ウェブサイトなどをもとに作成

(13) 空港法協議会制度

参考図表-53 空港法協議会制度

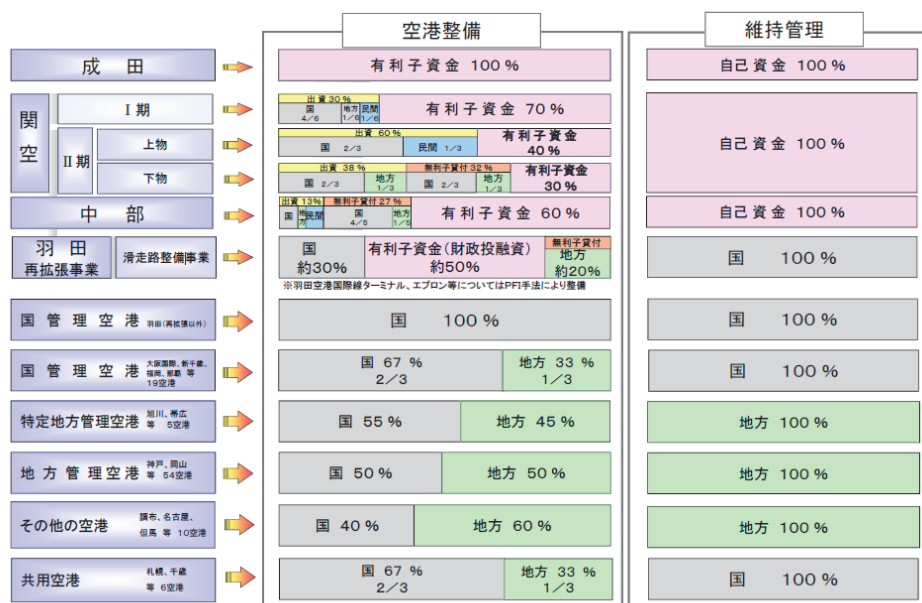


26

出典:国土交通資料

(14) 空港法協議会制度

参考図表-54 整備維持管理の財源スキーム



出典:国土交通資料

(15) 東南アジアの状況整理（ヒアリング調査：2015 年 11 月 1 日～11 月 9 日実施）

■東南アジア 4 カ国の航空会社、旅行会社に対するヒアリング結果（全般）

	全般
シンガポール	・便を増やすのであれば、名古屋を 23 時頃出発する便となるだろう ・中部国際空港には、乗り継ぎで飽きさせない仕掛け・仮眠が出来る設備が欲しい ・宿泊先でシングル、あるいは2～3名で泊まれる部屋が必要
タイ	・ビザ緩和により、今後も訪日タイ人は増える見込み ・SNS によるコミュニケーションが一般的。紙媒体より SNS の訴求性が高い ・中部国際空港は、タイ航空の直行便が飛んでいることは大きな強み ・タイ人にとっては食事が大きなコンテンツになりえる ・日本への渡航は座席確保が難しい状況 ・ビジネスクラスの売れ行きも好調 ・名古屋からタイへの渡航が相対的に少ない
インドネシア	・中流階級層が海外旅行をすることが出来るようになってきた ・ガルーダインドネシア航空はビジネス需要を見込んだジャカルタ～名古屋便が就航。観光ニーズも睨む(乗り継ぎの時間を考慮して同日中に目的地(バリなど)に着くようなダイヤ設定) ・スカルノハッタ空港は、オセアニアからの乗り継ぎ客も多い ・ガルーダインドネシア航空はマイレージを ANA と提携している ・「日本ブランド」は人気 ・ハラール対応は日本では大阪が先行している印象。比較的戒律に寛容なインドネシア人が多い。 ・ヒジャブの素材として、伝統工芸品も活用出来る ・東京や大阪で宿やバスが予約出来ない。中部はチャンス。 ・ビザ緩和は一つのきっかけ(IC パスポートのみ。選択制。インドネシア 2 都市のみ)。マルチビザも引き続き併用。 ・レンタカー利用は無い(国際免許提携が無い)
マレーシア	・ビザが不要になり、日本に行きたいという人が増えている ・イスラムの戒律に厳格な人も多い。ガイドブックなどにムスリムが楽しんでいる写真を載せることは有効。 ・ホテルが取れにくい印象 ・マレーシア航空が直行便を飛ばせば、ゴールデンルートからの引き込みもあり得る ・中部国際空港の免税店などの機能が充実するとよい ・LCC が低コストで運航するためには、空港の利用料を下げっていく体制が必要 ・航空会社にとって、貨物便の収益も大きい

■東南アジア 4 カ国の航空会社、旅行会社に対するヒアリング結果（商用）

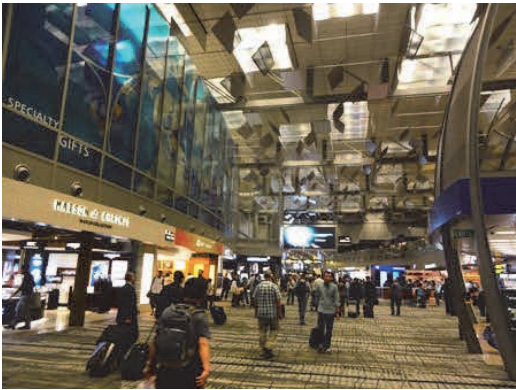
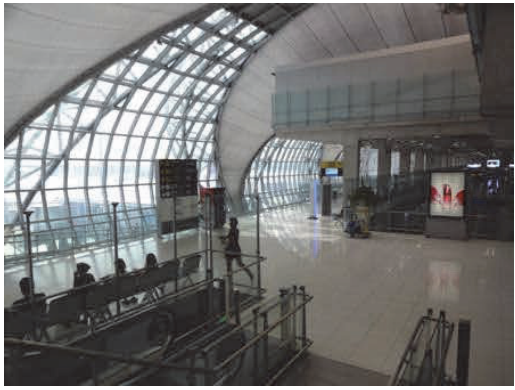
	商用
全般	・中部のものづくり企業が数多く進出。商用目的の渡航が多い。 ・インセンティブツアーのニーズを取り込めるポテンシャルは高い。 ・時間優先の商用目的客にとっては、現状、中部国際空港のダイヤの選択肢が少ない。
シンガポール	・社員旅行は 100 名超の大規模に行われる ・インセンティブツアーでの立ち寄りが中部の場合も、入国の空港は関西国際空港を利用する事もあり ・大学、専門学校との交流もコンテンツとなりえる ・工場見学・研修ニーズが高まっているため、受入先が増えると良い
タイ	・インセンティブツアーは、学ぶと遊ぶをセットに考える。遊びは、名古屋から北海道への移動もあり得る。 ・インセンティブツアーは単価が高い ・東京や大阪にくらべ、中部は商用目的の渡航が多い
インドネシア	・中部の企業が数多く進出している ・日本の技術、文化にあこがれと尊敬の念を抱く ・インセンティブツアーは、中部を訪問する可能性高い。ただし、前半に中部に立ち寄った後、残りの行程は観光として、圏外に行ってしまう。うまく取り込むことが必要。 ・インセンティブツアーの最終目的地が東京というケースが多い（東京ははずせない）
マレーシア	・インセンティブツアーのニーズ高いが、中部への訪問はまだ少ない ・静岡へのインセンティブツアーが多い ・インセンティブツアーの後の観光は東京を組み入れることが多いが、リピーター企業であれば東京以外の地域の立ちもある ・エアアジア X は、マレーシア周辺国のみならず、オセアニアからも取り込みが可能

東南アジア4カ国の航空会社、旅行会社に対するヒアリング結果（観光）

	観光
全般	・中部の観光地はあまり知られていない ・まだ東京～大阪のゴールデンルート利用が多い
シンガポール	・東京、大阪の他、北海道も人気 ・中部国際空港の周辺にも買い物が出来るところがあるとよい（買い物が出来るところが認知されるとよい） ・中部は、ジャパンレールパスのエリア版の利便性向上が必要 ・日本食・グルメへの注目が高まっている ・レンタカーでの旅行の可能性も高い ・中部では立山黒部アルペンルートが特に人気
タイ	・日本文化や日本食が人気 ・リピーターは、ゴールデンルート以外も訪れている ・LCCを使うFITが増えているため、如何にしてそれらを取り込むかが課題 ・日本の事、中部のことはあまり知られていない ・写真を知人・友人に自慢する傾向がある。行った事の無いところも行きたがり、何気ない所・意外な所が人気になることもある。 ・世界遺産だからといって、必ずしも強みになるとは限らない。むしろ、見た目のインパクトが重要 ・新幹線を乗車するだけでも、観光コンテンツとなり得る ・買い物は興味がある（マツモトキヨシ、ドンキホーテ、イオンモール）。名古屋と買い物のイメージ付けが必要。 ・立山黒部アルペンルート、スノーモンキー、白川郷、フルーツ狩りが人気 ・温泉も、温泉街での過ごし方に興味あり（浴衣、街歩きなど） ・日本の花火は注目される ・レンタカー需要も伸びていくだろう ・おかげ横丁、高山など日本らしいまちなみと食べ歩き、買い物がセットになったまちなみが注目される
インドネシア	・まだゴールデンルートが一般的 ・日本のアニメは強いコンテンツ ・北海道は既にブランドイメージが定着している ・お洒落に気を遣うインドネシア人が増加。日本のファッションも注目されはじめている ・中部では、高山、白川郷、立山黒部アルペンルートが人気。桜、雪は人気のコンテンツとなる ・観光スポット個々だけでなく、それらを繋ぐ具体的なルートを示すことが必要 ・名古屋で買い物が出来るようにするとよい ・日本食を楽しみたいと思っている

	観光
	・大家族で旅行をするため、あらゆる年齢層が楽しめるコンテンツが必要 ・寺社仏閣にはさほど興味は無い ・「歌登温泉」など、意外なところが人気になることがある ・スポーツツーリズムも、サイクリングが人気がある ・体験型の観光コンテンツは人気(サンプル工房、コスプレ衣装) ・東京への立ち寄り必須となる。如何にして組み合わせていくか。
マレーシア	・ショッピング、アウトレットモールが人気 ・雪、桜が人気 ・東京、白川郷、立山黒部アルペンルートはよく認知されている ・今後はマレー系の旅行者も増えてくるだろう ・「名古屋メシ」の評判は高い ・スターアライアンスの提携により、日本での ANA 利用が格安になるため、国内移動活用している(シンガポール航空の利用の場合) ・名古屋 in の座席が確保出来れば、さらに旅行需要をとりこむことが出来る

(16) 東南アジア主要4空港 概要

	シンガポール				タイ			
空港名	チャンギ国際空港				スワンナプーム国際空港			
								
市中心部からの距離	17 km				32km			
滑走路(本数・長さ)	3(4000m,4000m,2750m)				2(4000m,3700m)			
ターミナル数	4				1			
鉄道	MRT 空港⇒シティホール駅 30分 2Sドル(約170円)				エクスプレス 空港⇒マッカサン駅 18分 150/バーツ(約500円) シティライン 空港⇒バヤータイ駅 27分 45/バーツ(約150円)			
バス	空港⇒市内 60分 2Sドル(約170円)				路線バス 1時間～1時間半 34/バーツ(約110円)			
タクシー	空港⇒市内 30分 18～25Sドル(約1500円～2100円)				リムジン 空港⇒市内 30分～1時間 950～2200/バーツ(約3200～7300円) メータータクシー 空港⇒市内 20～30分 200～250/バーツ(約670～830円)			
中部	セントレア発便	頻度	セントレア着便	頻度	セントレア発便	頻度	セントレア着便	頻度
	SQ671 (10:30発)⇒(16:45着)	毎日	SQ672 (01:20発)⇒(8:40着)	毎日	JL737 (10:30発)⇒(14:50着)	毎日	JL738 (22:55発)⇒(06:20着)	毎日
					※2014.12.20就航		※2014.12.20就航	
					TG645 (11:00発)⇒(15:40着)	毎日	TG644 (00:05発)⇒(07:30着)	毎日
成田	成田発便	頻度	成田着便	頻度	成田発便	頻度	成田着便	頻度
	SQ637 (11:10発)⇒(17:45着)	毎日	SQ638(23:55発)⇒(7:40着)	毎日	TG641 (10:45発)⇒(15:45着)	毎日	TG640(22:35発)⇒(06:15着)	毎日
	TZ201(11:45発)⇒(20:15着)台北経由	毎日	TZ202(00:55発)⇒(10:35着)台北経由	毎日	TG643 (11:45発)⇒(16:45着)	毎日	TG642(23:55発)⇒(07:35着)	毎日
	DL167(17:55発)⇒(00:30着)	毎日	DL166(06:55発)⇒(14:35着)	毎日	JF989 (13:25発)⇒(19:00着)	月水金日	JF988(01:25発)⇒(09:30着)	月水金日
羽田	羽田発便	頻度	羽田着便	頻度	羽田発便	頻度	羽田着便	頻度
	SQ631 (8:50発)⇒(15:15着)	毎日	SQ632 (08:05発)⇒(15:35着)	毎日	TG683 (10:45発)⇒(15:45着)	毎日	TG682 (23:15発)⇒(06:55着)	毎日
	NH841 (10:45発)⇒(17:30着)	毎日	NH842 (10:55発)⇒(18:30着)	毎日	NH847 (10:50発)⇒(16:05着)	毎日	NH848 (11:20発)⇒(18:55着)	毎日
	JL37 (10:50発)⇒(17:30着)	毎日	JL38 (01:55発)⇒(09:30着)	毎日	JL31 (11:00発)⇒(16:00着)	毎日	JL32 (09:55発)⇒(17:30着)	毎日
関西	関西発便	頻度	関西着便	頻度	関西発便	頻度	関西着便	頻度
	SQ619 (11:00発)⇒(17:10着)	毎日	SQ618 (01:30発)⇒(08:45着)	毎日	TG673 (00:30発)⇒(05:00着)	毎日	TG672 (11:00発)⇒(18:10着)	毎日
	3K724 (11:30発)⇒(19:35着)台北経由	月木土日	3K723 (01:15発)⇒(10:30着)台北経由	月木土日	TG623 (11:00発)⇒(15:45着)	毎日	TG622 (23:15発)⇒(06:25着)	毎日
	3K764 (13:20発)⇒(21:20着)フィリピン経由	金土	3K763 (02:15発)⇒(11:35着)フィリピン経由	金土	JL727 (17:05発)⇒(21:25着)	毎日	JL728 (00:40発)⇒(07:50着)	毎日
新千歳	新千歳発便	頻度	新千歳着便	頻度	新千歳発便	頻度	新千歳着便	頻度
	SQ615 (23:30発)⇒(05:40着)	毎日	SQ616 (14:05発)⇒(21:20着)	毎日	TG671 (10:55発)⇒(16:45着)	毎日	TG670 (23:45発)⇒(08:00着)	毎日
福岡	福岡発便	頻度	福岡着便	頻度	福岡発便	頻度	福岡着便	頻度
	SQ655 (10:00発)⇒(15:35着)	毎日	SQ656 (01:20発)⇒(08:20着)	毎日	3K 510 (10:20発)⇒(13:40着)	毎日	3K 509 (02:15発)⇒(09:30着)	毎日
	3K 510 (10:20発)⇒(18:10着)バンコク経由	毎日	3K 509 (23:05発)⇒(09:30着)バンコク経由	毎日	TG649 (11:40発)⇒(15:35着)	毎日	TG648 (01:00発)⇒(08:00着)	毎日

SQ:シンガポール航空 TZ:スクート DL:デルタ航空 JL:日本航空 NH:全日本空輸 UA:ユナイテッド航空 3K:ジェットスター・アジア航空 TG:タイ国際航空 JF:ジェットアジア・エアウェイズ GA:ガルーダ・インドネシア航空 D7:エアアジア X MH:マレーシア航空 (2014年11月9日時点)

	インドネシア				マレーシア			
空港名	スカルノハッタ国際空港				クアラルンプール国際空港			
								
市中心部からの距離	20km				43km			
滑走路(本数・長さ)	2(3660m,3600m)				3(4000m,4000m,4000m)			
ターミナル数	3				2			
鉄道	-				KLIAエクスプレス 28分 RM35(約1200円)			
バス	Airprot Shuttles : ガンビル駅、ブロックM、カンパン・ランブータン・バスターミナル、ボゴール等に行っている。20,000ルピア(約200円)より				空港⇒KLセントラル駅 1時間～1時間半 RM10(約330円)			
タクシー	120,000～180,000ルピア(約1200～1800円)				空港⇒市内 1時間 RM67.4(約2200円)			
中部	セントレア発便	頻度	セントレア着便	頻度	セントレア発便	頻度	セントレア着便	頻度
					D7 547 (09:35発)⇒(15:45着)	水土	D7 546 (00:45発)⇒(08:20着)	水土
					D7 543 (17:35発)⇒(23:45着)	月金	D7 542 (08:45発)⇒(16:20着)	月金
成田	成田発便	頻度	成田着便	頻度	成田発便	頻度	成田着便	頻度
	JL725 (10:55発)⇒(16:55着)	毎日	JL726 (21:25発)⇒(06:35着)	毎日	MH89 (10:30発)⇒(17:05着)	毎日	MH88 (23:35発)⇒(07:15着)	毎日
	GA885 (12:00発)⇒(17:50着)	毎日	GA884 (23:55発)⇒(09:00着)	毎日	JL723 (11:10発)⇒(18:10着)	毎日	JL724 (22:50発)⇒(06:40着)	毎日
	NH835 (18:10発)⇒(23:50着)	毎日	NH836 (06:25発)⇒(15:45着)	毎日	MH71 (21:40発)⇒(04:15着)	月金土	MH70 (10:50発)⇒(18:30着)	月金土
	JL729 (18:50発)⇒(01:00着)	毎日	JL720 (06:45発)⇒(15:55着)	毎日				
羽田	羽田発便	頻度	羽田着便	頻度	羽田発便	頻度	羽田着便	頻度
	NH855 (10:10発)⇒(15:55着)	毎日	NH856 (21:35発)⇒(07:00着)	毎日	D7 523 (23:45発)⇒(06:30着)	毎日	D7 522 (14:40発)⇒(22:30着)	毎日
	GA875 (00:30発)⇒(06:25着)	毎日	GA874 (13:25発)⇒(23:00着)	毎日				
関西	関西発便	頻度	関西着便	頻度	関西発便	頻度	関西着便	頻度
	GA889 (12:00発)⇒(17:30着)	月水金日	GA888 (23:25発)⇒(08:15着)	月水金日	D7 533 (11:00発)⇒(17:00着)	水木金	D7 532 (01:00発)⇒(08:25着)	水木金
					MH53 (11:00発)⇒(17:05着)	毎日	MH52 (23:50発)⇒(06:50着)	毎日
					D7 537 (16:55発)⇒(22:55着)	火日	D7 536 (08:150発)⇒(15:40着)	火日
					D7 535 (23:35発)⇒(05:35着)	月土	D7 534 (15:20発)⇒(22:25着)	月土
新千歳	新千歳発便	頻度	新千歳着便	頻度	新千歳発便	頻度	新千歳着便	頻度
福岡	福岡発便	頻度	福岡着便	頻度	福岡発便	頻度	福岡着便	頻度

SQ:シンガポール航空 TZ:スクート DL:デルタ航空 JL:日本航空 NH:全日本空輸 UA:ユナイテッド航空 3K:ジェットスター・アジア航空 TG:タイ国際航空 JF:ジェットアジア・エアウェイズ GA:ガルーダ・インドネシア航空 D7:エアアジア X MH:マレーシア航空

(17) アライアンス提携状況

スターアライアンス加盟	アドリア航空／エーゲ航空／エアカナダ／中国国際航空／エアインディア／ニュージーランド航空／ <u>全日本空輸</u> ／アジアナ航空／オーストリア航空／アビアンカ航空／ブリュッセル航空／コパ航空／クロアチア航空／エジプト航空／エチオピア航空／エバー航空／LOT ポーランド航空／ルフトハンザ ドイツ航空／スカンジナビア航空／深圳航空／シンガポール航空／南アフリカ航空／スイスインターナショナルエアラインズ／TAP ポルトガル航空／タイ国際航空／ターキッシュ エアラインズ／ユナイテッド航空／
スカイチーム加盟	アエロフロート ・ ロシア航空／アルゼンチン航空／アエロメヒコ航空／エア・ヨーロッパ／エールフランス航空／アリタリア-イタリア航空／チャイナ エアライン／中国東方航空／中国南方航空／チェコ航空／デルタ航空／ガルーダ・インドネシア航空／ケニア航空／KLM オランダ航空／大韓航空／ミドル・イースト航空／サウディア／タロム航空／ベトナム航空／廈門航空
ワンワールド加盟	エアベルリン／アメリカン航空／ブリティッシュ・エアウェイズ／キャセイパシフィック航空／フィンエアー／イベリア航空／ <u>日本航空</u> ／ラン航空／TAM ブラジル航空／マレーシア航空／カンタス航空／カタール航空／ロイヤルヨルダン航空／S7 航空／スリランカ航空／メキシカーナ航空／（系列）ニキ航空／アメリカン・イーグル航空／US エアウェイズ／US エアウェイズエクスプレス／BA シティフライヤー /コムエアー／オープンスカイズ／サンエアー・オブ・スカンジナビア／香港ドラゴン航空／フライビー・フィンランド／イベリアリージョナルエアノストラム／イベリアエクスプレス／ジェイエアー／日本トランスオーシャン航空／ラン・アルヘンティナ航空／ラン・コロンビア／ラン・エクアドル／ラン・エクスプレス／ラン・ペルー航空／カンタスリンク／ジェットコネクト／グローバス航空

出典：各種ウェブサイトをもとに整理

(18) 全日本空輸および日本航空のアライアンスおよびマイレージの提携状況

航空会社	全日本空輸		日本航空		就航状況			
	同 アライアンス	マイレージ提携	同アライアンス	マイレージ提携	中部	成田	羽田	関西
4U	ジャーマンウィングス	○						
9W	ジェットエアウェイズ					○		○
A3	エーゲ航空	○						
AA	アメリカン航空		○	○		○	○	○
AB	エアベルリン		○	○	○	○		
AC	エアカナダ	○				○	○	
AF	エールフランス航空			○		○	○	○
AI	エアインディア	○				○		○
AM	アエロメヒコ航空					○		
AR	アルゼンチン航空							
AY	フィンエアー		○	○	○	○		○
AZ	アリタリア・イタリア航空					○		○
BA	ブリティッシュ・エアウェイズ		○	○		○	○	
BR	エバー航空	○				○	○	○
CA	中国国際航空	○			○	○	○	○
CI	チャイナ エアライン				○	○	○	○
CM	コバ航空	○						
CX	キャセイパシフィック航空		○	○	○	○	○	○
CZ	中国南方航空				○	○		○
DL	デルタ航空				○	○	○	○
EK	エミレーツ航空			○		○	○	○
EN	エアドロミティ			○				
ET	エチオピア航空	○				○		
EY	エティハド航空				○	○		
GA	ガルーダ・インドネシア航空					○	○	○
HA	ハワイアン航空						○	○
IB	イベリア航空		○	○				
JJ	TAM 航空		○	○				
JP	アドリア航空	○						
JQ	ジェットスター・ジャパン			○		○		○
KE	大韓航空				○	○	○	○
KL	KLM オランダ航空				○	○		○
KQ	ケニア航空					○		
LA	ラン航空		○	○		○		
LH	ルフトハンザ ドイツ航空	○			○	○	○	○
LO	LOT ポーランド航空	○						
LX	スイスインターナショナルエアラインズ	○				○		
ME	ミドル・イースト航空							
MF	廈門航空							
MH	マレーシア航空		○	○		○		○
MS	エジプト航空	○						
MU	中国東方航空			○	○	○	○	○
NX	マカオ航空					○		○
NZ	ニュージーランド航空	○				○		○
OK	チェコ航空					○		○
OS	オーストリア航空	○				○		
OU	クロアチア航空	○						
OZ	アジアナ航空	○			○	○	○	○
PG	バンコクエアウェイズ			○		○		○
PR	フィリピン航空				○	○	○	○
QF	カンタス航空		○	○		○		○
QR	カタール航空		○	○	○	○	○	○
RJ	ロイヤルヨルダン航空		○	○				
RO	TAROM (タロム航空)							
S7	S7 航空		○	○		○		
SA	南アフリカ航空	○			○	○		○
SK	スカンジナビア航空	○				○		
SN	ブリュッセル航空	○						
SQ	シンガポール航空	○			○	○	○	○
SU	アエロフロート・ロシア航空					○		
SV	サウディア							
TA	アビアンカ航空	○						
TG	タイ国際航空	○			○	○	○	○
TK	ターキッシュ エアラインズ	○			○	○		○
TP	TAP ポルトガル航空	○						
UA	ユナイテッド航空	○			○	○	○	○
UL	スリランカ航空		○	○		○		
UX	エア・ヨーロッパ							
VN	ベトナム航空				○	○	○	○
VS	ヴァージンアトランティック航空			○		○		
ZH	深圳航空	○				○		○

(19) 施策における各種取組の推進主体一覧

【凡例】

企：中部の企業（ものづくり企業など）、航：航空会社、港：空港、旅：旅行会社・ランドオペレータ
 一、交：交通事業者、政：行政、地：地域、客：一般客
 ※○は関連する主体を示し、◎は主として関わるものを示す

基本戦略1：中部圏の産業集積と伴走するビジネス航空需要の増進								
施策1-1：ビジネス目的の渡航需要の取り込み	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・フライセントレアキャンペーンの継続	◎							
・中部の企業が一体となった、航空会社への働きかけ・キャンペーンの展開	◎		○					
・時間優先となるビジネス渡航における「直行便、使いやすいダイヤ、安定感」の売り込み			◎					
・ものづくり企業の工場見学の受入拡大・受入条件の緩和（見学したいニーズに対応）	◎			○				
・ものづくりの知恵をテクニカルビジットのコンテンツとして、ものづくり企業の理念の活用	○			◎				
・ビジネス客の時間優先性を見込んだ中部国際空港の国際線・国内線の乗り換えの利便性の強調			◎					
・中部のものづくり企業のアジア生産拠点のある都市への利便性の高い時間帯における直行便就航・増便		○	◎					
・ビジネスニーズの高い深夜便の増強		○	◎					
・訪日研修中の外国人への休日のショートトリップの提案	○			◎				
■今後検討していく事項								
・中部国際空港を利用した旅行者に対する工場見学の特別優待など、中部国際空港と地元企業が一体となった取組の推進	○		◎	○				
・テクニカルビジット客あるいは企画するエージェン特に対するインセンティブの付与	○		○	◎				
・テクニカルビジットのコーディネートに係るワンストップサービスの提供	◎		○					
・経路便のダイヤ、トランジット時間を考慮した世界のハブ空港との戦略的な接続		○	◎					
・出発便の曜日によるアンバランスの是正による就航便の安定化		◎	○					
・海外の都心空港（金浦、虹橋、台北松山 など）への就航に向けた取組の推進		○	○			◎		
施策1-2：中部の国際交流の舞台の形成	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・MICE 機能の強化による国際コンベンションなどの需要の取り込みと、国際コンベンション参加者に対する中部国際空港の利便性 PR	○			○		◎		
・国際コンベンションなどの訪問者への1日あるいは1泊2日の着地型旅行の提案				◎				
・アフターコンベンションによる中部エリアの観光地のPRおよびリピーター創出				◎		○		
・案内看板および観光関連事業者の英会話対応など、多言語化への対応						◎	○	
■今後検討していく事項								
・ものづくり企業における海外研修生の受入推進	◎							
・外国人の緊急時対応の窓口の設置						○	◎	
・名古屋地域へ進出する海外企業への税制優遇措置						◎	○	
施策1-3：ビジネスジェット・プライベートジェットの活用の促進	企	航	港	旅	交	政	地	客
■今後検討していく事項								
・駐機料などに関する減免措置			◎					
・二次交通利用に関するインセンティブの付与（ハイヤー代、駐車料金の減免など）			◎		○			
・登録車両における検問免除などの規制緩和措置			○			◎		
・ワンストップサービスの提供			◎					

・CIQ の優先性確保				○			◎		
・ラウンジのさらなる魅力向上				◎					
・空港内のカンファレンス機能の整備				◎					
基本戦略2：世界のインバウンドニーズに応える魅力創造									
施策2-1：中部の観光コンテンツの魅力創出・活用	企	航	港	旅	交	政	地	客	
■早急あるいは継続的に実施すべき事項									
・昇龍道プロジェクトのさらなる推進による県境を越えた広域観光周遊ルートの創出				○	○	◎	○		
・各地観光協会のネットワーク化による連携した情報発信						◎	○		
・観光地の発掘、観光地間のパッケージ化によるイメージ戦略の推進				◎		○	○		
・東南アジアに強い「立山黒部アルペンルート」のブランド力の相乗効果の活用				◎		○	○		
・立山黒部アルペンルート、高山、白川郷といった強力なコンテンツによる中部エリア全体のPR活性化				◎		○	○		
・東南アジアで人気の「桜」「雪」がセットになった中部ならではのツアーの展開			○	◎	○	○	○		
・四季折々で様々な自然景観を楽しむことが出来る中部の強みの活用・PR				◎	○	○	○		
・中部にありながら首都圏マーケットとなっているコンテンツ（富士山、金沢、スノーモンキーなど）に対する、中部 in あるいは中部 out での取り込み			○	◎	○	○	○		
・中部国際空港発・名古屋駅発の着地型旅行商品の拡大			○	◎	○	○	○		
・名古屋における買い物スポットのPR、買い物ニーズの取り込みによる名古屋都市観光の活性化			○	○	○	○	◎		
・高山・金沢・伊勢神宮おかげ横丁などの〃「まちなみ」+「食べ物」+「買い物」〃パッケージのPR				◎		○	○		
・温泉街を楽しむ文化（入浴、浴衣、食事、街歩きなど）の観光コンテンツとして売り込み				◎		○	○		
・旅館などのおもてなし体験ツアーの活性化				◎			○		
・様々なフルーツ狩りが出来る地域、品質の高いスイーツの売り込み				○	○	○	◎		
・アニメ、ドラマなど、ポップカルチャーの活用				◎		○	○		
・地域密着型の体験型観光の活性化（サンプル工房、忍者・着物・武将などのコスプレ など）、スポーツツーリズムの活性化（サイクリング、トレッキング）				○	○	○	◎		
・健康志向ブームに併せた観光プログラムの造成（和食、温泉、エステ、人間ドックなど）					○	○	◎		
・日本食ブームに対応したご当地グルメ（名古屋めしなど）のPR					○	○	◎		
・SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）による継続的なPR					○	○	◎		
■今後検討していく事項									
・海外キャリアのネットワークを活用した、オセアニア旅行者の取り込み		○	◎	○					
・伝統工芸の外国人向け商品創出（例：有松絞×ヒジャブ）	◎			○		○	○		
施策2-2：中部が世界から注目を高め、周遊性を高める取組の推進	企	航	港	旅	交	政	地	客	
■早急あるいは継続的に実施すべき事項				◎	○	○	○		
・成田 in、関西 in から中部 out へのルート造成				○	◎	○	○		
・レンタカーニーズの取り込み（台湾、香港、シンガポール、タイ、マレーシア）			○	○	○	◎	○		
・オプションツアーなど予約のためのワンストップサービスの整備および運営支援									
■今後検討していく事項									
・ジャパンレールパス+私鉄（名鉄）+その他交通機関における中部エリアフリーパスの創出				○	◎				
・リニア・北陸新幹線を活用した首都圏マーケットの取り込み・相互連携				○	○	◎	○		
・大型クルーズ船を用いた〃観光の sea&air〃の推進		○	○	◎	○	○	○		
基本戦略3：中部圏のグローバル化を促すアウトバウンドニーズの創出									
施策3-1：ビジネスニーズと観光ニーズ、インバウンドとアウトバウンドのバランスの確保	企	航	港	旅	交	政	地	客	
■早急あるいは継続的に実施すべき事項									
・我が国の高等学校を対象とした、国内外への修学旅行ニーズの取り込み		◎		○		○			

・中部圏の居住者に対する一般化費用に照らした中部国際空港の有効性の再認識	○					○	◎	○
■今後検討していく事項								
・日本人の海外旅行ニーズを高める取組の推進（海外旅行キャンペーン）				○		◎	○	
・若者の海外渡航需要創出（パスポート取得に係る補助）						◎	○	
・空港へのアクセス性を高める交通ネットワークのさらなる充足					◎		○	
・ビジネスニーズに則した、必要な就航路線の新規開拓	○	○	◎					
施策３－２：自治体の海外の姉妹都市との交流促進による需要創出	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・姉妹都市との産業交流機会の拡大	○					◎	○	
■今後検討していく事項								
・海外の小中高校生の教育旅行による、日本の学校との交流機会の拡大と、そのために必要な学校および教育委員会の弾力的な対応の推進				○		◎	○	
基本戦略４：航空需要の多様化への積極的対応								
施策４－１：価値観の多様化への対応	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・ゆとりある中部国際空港における自由なダイヤを組めるメリットの活用		○	◎					
・企画飛行の増強（初日の出フライト、夜景鑑賞フライト、記念日フライトなど）		◎	○	○				
・空港ファン、航空ファンの取り込み（中部国際空港ファン、中部国際空港リピーターの確保）		◎	○	○				
■今後検討していく事項								
・ビジネスシートの割合を高め、収益性を高めるシートレイアウトの導入		◎						
・空港利用者へのマイレージ付与インセンティブ		◎						
・多様な機材への対応			◎					
施策４－２：中部の空港の活性化に向けた新たな活路の創出	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・エアポートセールス・トップセールスの展開（深夜便、国際希少路線の開拓）	○		○	○	○	◎	○	
・アライアンス、マイレージ連携を利用した国際線、国内線の利活用による中部国際空港トランジットの拡大		◎	○	○				
■今後検討していく事項								
・フルサービスエアラインの誘致・増便とLCCネットワーク（ハブ化）のさらなる拡大		◎	○					
・世界のハブ空港への接続便の増強（東南アジア各空港、仁川 など）		◎	○					
・中部国際空港のトランジット客への仮眠施設、フードコート of 拡充、エンターテインメントの提供			◎					
・中部の各拠点都市におけるシティエアターミナル機能（チェックインなど）によるアフタービジネスの観光への誘導		○	◎			◎		
・航空機メーカーの航空会社の設立（例：三菱重工・三菱商事などが運航を受託する「リージョナル航空会社」設立）による地方路線の維持・活性化・拡充	○	◎						
・航空会社による旅行会社設立（HIS と ANA が旅行会社設立）による観光需要の航空機利用の活性化		◎		○				
・航空会社に対する公共サービスの責務（PSO（Public Service Obligation））の運用		○				◎		
・航空会社および空港間の搭乗率保証制度の導入		◎	○			○		
・リージョナルジェット活用特区（MRJ の離発着に対する減免措置）		○	○			◎		
・アジア企業進出特区（名古屋に拠点を構えるアジア企業へのインセンティブ）の活用	○					◎	○	
・物流拠点などの法人税の減免（買換え特例など）・特別償却	○					◎	○	
・登録免許税の減免	○					◎	○	
・大型コンベンション施設の整備および大規模国際コンベンションの誘致・開催						◎	○	
・空港周辺地域開発に対する規制緩和（都市計画法、農地法、河川法、港湾法など）						◎	○	
施策４－３：中部国際空港周辺地域の受入環境整備	企	航	港	旅	交	政	地	客

■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・旅行者ニーズにあわせたホテルの環境整備（例：ムスリム向けの食事面の配慮、小グループに対応したツインルームなどの整備 など）				○		○	◎	
・中部国際空港を拠点とした外国人向けレンタカーサービスの拡充（多言語案内、決済の簡素化、乗り捨て、プレミアム車両の導入 など）				○	◎			
・案内看板および案内所での多言語対応						◎	○	
■今後検討していく事項								
・空港利用者への駐車場の利便性向上（長期間利用者へのインセンティブ、駐車場併設のチェックインカウンター）			◎					
・インターネット接続環境の整備（Wi-Fi、レンタルルーターの活用）に係る補助および規制緩和			○		○	◎	○	
・銀聯カード利用可能店の拡充、海外クレジットカードの日本国内キャッシングサービスの拡大			○				◎	
施策４－４：中部国際空港に就航する航空会社、活用する旅行会社へのインセンティブの付与	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・フルサービスエアラインを維持するキャンペーン・付帯サービスの推進		○	◎					
■今後検討していく事項								
・長期就航フルサービスエアラインに対する空港関連施設賃料などの減免措置			◎					
・中部国際空港 LCC 利用者への名古屋 1 泊宿泊費減免サービス			◎					
・深夜に離発着する LCC 利用者に対する二次交通無料サービスの提供			○		○	◎	○	
・旅行に係る各種インセンティブの付与（空港利用税徴収に関する手数料の授受、施設利用料の減免など）			◎	○				
・中部国際空港を利用する旅程を計画するランドオペレーターへのキックバック制度の導入			◎	○				
・中部発着チャーター便へのインセンティブ付与				○				
・LCC 専用ハンドリングサービスの展開		○	◎					
・空港使用料、着陸料への支援						◎	○	
・アライアンス、コードシェアを活用した既定路線の利便性向上		○	◎					
・欧米への直行便の増強		○	◎					
施策４－５：空港施設の機能強化および周辺エリアの魅力強化	企	航	港	旅	交	政	地	客
■今後検討していく事項								
・ボーディングブリッジ、空港移動用のカートなど、空港設備の充実による顧客および航空会社への満足度の向上		○	◎					
・空港内免税店、空港のラウンジ、エンターテインメント施設・機能の強化の強化			◎					
・旅行者への空港における買い物用クーポンの配布				◎				
・中部国際空港前島、名古屋駅周辺での買い物ニーズへの対応（最終立ち寄り地となり得ることによる out 需要の取り込み）				○			◎	
・中部アウトで土産物が見える施設の整備、ブランドイメージ化、情報発信			○	○	○	○	◎	
・トランジット客向けのショートトリップの実現（常滑周遊ツアー、知多半島周遊ツアー、ショッピングモール行き無料シャトルバスの運行 など）			○	○	○	○	◎	
・ムスリムに対応したレストランの出店およびハラール対応した土産物の販売			◎			○		
・チャーター便申請手続きの弾力的措置			◎					
・平行誘導路の滑走路としての弾力的運用に向けた可能性検討			◎					
基本戦略５：スーパーメガリージョンの要の地域の形成								
施策５－１：空港アクセス機能の強化	企	航	港	旅	交	政	地	客
■早急あるいは継続的に実施すべき事項								
・鉄道アクセスの乗り換え拠点の利便性強化					◎			
■今後検討していく事項								
・空港アクセス道路の通行料減免（搭乗者は無料など）および無料化			○			○		
・空港アクセスのリダンダンシー確保（鉄道路線の強化など）			○		◎	○		
・深夜・早朝の交通機関の確保による 24 時間空港の機能のフル活用			◎		○			
施策５－２：国内移動にかかる利便性・満足度の向上	企	航	港	旅	交	政	地	客
■今後検討していく事項								

・外国人に人気のジャパンレールパスと名鉄との連携		○	○		◎			
・鉄道、船舶、バスなども含めたフリーパスの導入		○	○		◎			
・搭乗券を有する旅行者の名駅アクセスの交通費免除		○			◎			
・航空機とリニア中央新幹線を使う割引サービスの展開		○			◎			
・昇龍道エリアにおけるE T Cを活用した交通料金の定額化					◎			
・空港周辺各地へのシャトルバス路線の拡充					◎			
基本戦略6：信頼性で選ばれる空港の形成								
施策6－1：空港機能の24時間化への対応	企	航	港	旅	交	政	地	客
■今後検討していく事項								
・航空ダイヤの24時間運用に対応したターミナルビルおよび交通機能の24時間対応化			◎		○			
・トランジットホテルの整備			◎					
・遅延、悪天候などの緊急時に対応出来る宿泊、交通機関のサポート体制の構築			◎	○	○			
施策6－2：安全・安心・安定化の向上	企	航	港	旅	交	政	地	客
■今後検討していく事項								
・滑走路の完全24時間化に向けた需要喚起および認識共有	○	○	○	○	○	○	◎	

中部圏航空・空港政策の戦略調査に関する調査研究

2015年4月

制作発行 公益財団法人中部圏社会経済研究所

担当：企画調査部 航空調査担当 田辺 義夫

〒460-0008 名古屋市中区栄 2-1-1 日土地名古屋ビル 15階

TEL：052-221-6421 FAX：052-231-2370

URL：http://www.criser.jp

制作協力 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社

担当：政策研究事業本部 名古屋本部副本部長 兼 主席研究員

加藤 義人

名古屋本部 研究開発部 地域経営・経済政策グループ

兼 政策研究事業本部 観光政策室 主任研究員

内田 克哉

〒461-8516 名古屋市東区葵 1-19-30 マザックアートプラザ

TEL：052-307-1103（部代表）FAX：052-307-1126

URL：http://www.murc.jp



公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄 2-1-1 日土地名古屋ビル15階

TEL:052-221-6421 FAX:052-231-2370

URL:<http://www.criser.jp>