

当財団は、2011年度から航空、空港に関するシンポジウムを年に1回開催しております。2017年度は、2018年1月12日に開催し、その要旨をまとめましたのでご報告いたします。 (文責事務局)

訪日外国人4,000万人時代に向けた航空情勢とセントレアの展望について

日時：2018年1月12日（金）

場所：愛知県産業労働センター（ウインクあいち）小ホール1

後援：国土交通省、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、北陸経済連合会、中部国際空港株式会社、中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会

【情報提供】

「中部国際空港セントレア 最近の話題」

中部国際空港株式会社取締役 近藤 正人 氏

(経営企画・総務・第二滑走路・情報セキュリティ統括担当執行役員)

ご紹介いただきました中部国際空港株式会社の近藤でございます。

本日は、中部国際空港の現状につきまして、ご説明させていただきます。

1. 現況

まず、旅客数についてですが、図表-1では、2005年の中部国際空港（以下、「セントレア」）開港から年度ごとの旅客数をまとめています。国内線が黄色、国際線の日本人が濃いブルー、国際線の外国人が淡いブルーです。開港当初の2005年度は愛・地球博の景気もありまして順調な滑り出しでしたが、2008年のリーマン・ショック以降、数々のイベントリスクもありまして、2011年度には900万人を切るまで落ち込んでいます。それ以降は、国の政策もあり、インバウンドの増加に伴い、右肩上がりとなっております。2015年度、2016年度と2年続けて1,000万人台を確保し、2017年度も開港期と遜色のない1,180万人を見通しているところです。

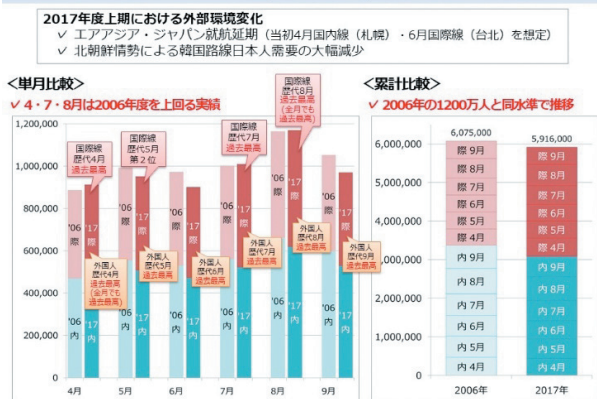
図表-2は、開港直後の2006年と2017年の4月から9月までの状況を比較したものです。当該期間の累積を比較しますと、2017年は2006年を若干下回っているものの、ほぼ同水準となっております。



図表-1 開港から2019年度（見込み）までの旅客数推移

また、単月で比較しますと、2017年は2006年を超える月もある状況です。

今年度と2006年度(1200万人)の旅客数の比較



図表-2 2017年と2006年の4～9月の旅客数

なお、旅客数については、2005年度1,235万人という数字もありますが、これは万博特需という特殊な要因によるものですので、2006年度の1,200万人が過去最高のレベルと考えています。

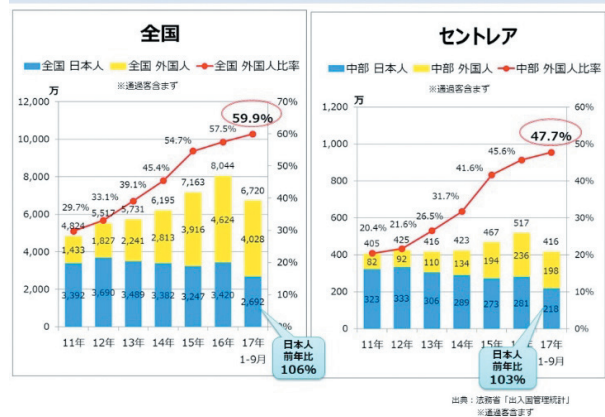
図表-3は、昨今の旅客数増加を支えている国際線における外国人の比率をまとめたものです。左側が全国、右側がセントレアです。赤色の折れ線グラフを見ていただきますと、トレンドは全国もセントレアもほぼイコールですが、全国は既に6割近くになっています。一方、セントレアは5割未満ですので、まだまだインバウンドが取り込めていないという見方ができるかもしれません。

また、図表-4は、外国人の出入国者数の状況を示しており、右側の表では、2017年1～9月のセントレアにおける外国人の地域別の数字とその全国シェアを示しています。上段の黄色のハイライト部分が総数ですが、前年に対して108%と伸びているものの、全国シェアは4.9%となっています。全国シェア10%を目標として考えているところですので、まだ半分にも至ってない状況です。

内訳を見ていくと、上から3段目の中国が9.9%、フィリピン13.1%、ベトナム11.5%となっており、1割を確保できていますが、全国的にボリュームゾーンと言われている韓国2.0%、台湾4.4%ですので、ここが取り切れていないことが分かります。これらの地域をどうしていくかが当面の課題となっています。

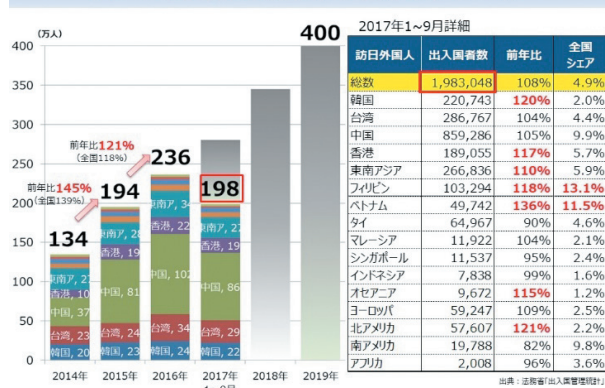
図表-5は、セントレアの発着回数を示してい

国際線旅客 外国人比率の上昇



図表-3 国際線旅客の外国人比率(全国・セントレア)

セントレア外国人出入国者数と全国シェア



2017年は韓国・香港・フィリピン・ベトナムの伸びが顕著(ベトナムは最大の伸び)

図表-4 外国人出入国者数と全国シェア

発着回数



図表-5 発着回数

ますが、おおむね旅客数と同じようなトレンドで動いています。おかげさまで2016年度に10万回を回復し、2017年度はこれを超え、開港時の水準に近いところまで伸びていくのではないかと考えて



図表-6 国際貨物便数・取扱量推移

いるところです。

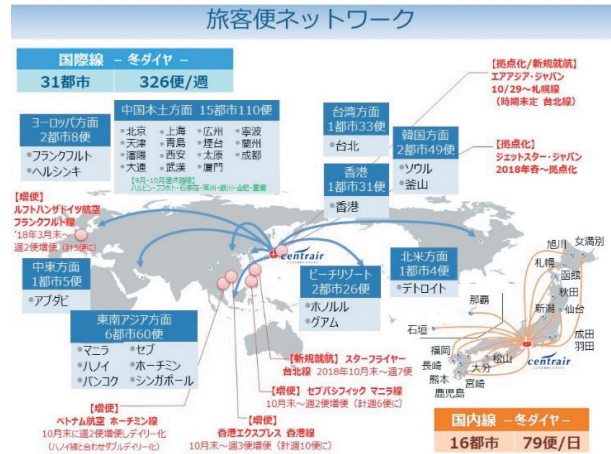
図表-6は、国際貨物の状況です。国際貨物は旅客の動きとは多少違い、世界経済に影響されますが、2013年度以降は上昇に転じています。2014年度は少し突出していますが、これはアメリカ西海岸の港湾ストという特殊な要因によるものです。これを除きますと、2013年度以降はおおむね右肩上がり、2017年度も今のところ好調に推移している状況です。

図表-7は、旅客を支える航空ネットワークの状況です。現在、国際線は週326便、国内線は1日79便です。赤字は冬ダイヤにおけるトピックで、新規就航、増便、大型化が続いています。

しかしながら、世界地図を見ていただきますと分かるとおり、東アジア、東南アジアはネットワークが充実していますが、北米や欧州はまだ不十分な状況です。もっと言えば、オセアニアには直行便がありません。こういった点がネットワーク拡充の課題です。

今後の航空ネットワークのキーとしてはLCC（ローコストキャリア）が挙げられますが、セントレアが拠点となるLCCとしては、エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンが挙げられます（図表-8）。

エアアジア・ジャパンは、既に本社機能をセントレア空港島内に設置し、2017年10月末から国内線を就航していただいています。次のステップは国際線ですが、アジアにおける最大のLCCグルー



図表-7 旅客便ネットワーク (2017年度冬ダイヤ)



図表-8 LCC拠点化の状況

プであるエアアジアですので、各国のエアアジアグループ各社とのシナジー効果を期待しています。

また、ジェットスター・ジャパンにおいても、2018年春からセントレアを国内3番目の拠点にすると2017年5月に公表いただいたところです。当面、航空機3機で運航を開始する予定で、乗務員や整備士を含めて100名程度を配置すると伺っています。ジェットスターグループの一員ですので、同様にシナジー効果を図っていただきたいと思います。

セントレアを拠点とするこの2つのLCCにつきましては、地域の皆さんと一緒に育て、成功していただくように頑張っていきたいと思っています。

さらに、今後のネットワークの拡大と旅客増加を引き込んでいくためには、空港から観光地、空

港から主要都市への2次交通アクセスが重要となります。私ども空港会社だけでできることではありませんので、関係の交通機関事業者の皆様としっかりと連携して進んで参りたいと考えています。

2. 最近の取り組み(安心・安全/CS(顧客満足度)向上)

ここからは最近の取り組み、「安全・安心」と「顧客満足度向上」のための施策をご紹介します。

まず、「安全・安心」の観点ですが、2017年10月に、国や自治体などを含めた64機関から450名が参加する大規模な消防訓練を行いました。こういう訓練を適時的確に積み重ね、安全・安心を確保していきたいと思っています。また、保安検査機器の高度化、情報セキュリティ対策の充実も含めて、安全・安心を確保していきたいと思っています。

次に、「顧客満足度向上」に関する取り組み(図表-9)ですが、まず、「centrair OISHII premium selection」と題し、空港の制限エリア内で生鮮食料品を販売する施策を開始しています。この施策は、空港では日本初となっており、2017年12月現在、地域産品を含めた8つの産品を取り扱っています。今後とも取り扱い産品の種類を増やし、拡充に努めていきたいと考えているところです。

また、2017年4月には、旅客ターミナルビル1階にカプセルホテルが開業、深夜と早朝のお客様の利便性を確保するという形でご活用いただいています。

さらに、2017年12月には、ペットホテルを開業いたしました。年末年始には満室になるなど、非常に好調に推移しています。

中国からのお客様向けサービスとしては、中国ではポピュラーなモバイル決済、AlipayやWeChat paymentを2017年7月より直営店(免税店)を

centrair OISHII premium selection

<国際線制限エリア内の生鮮食品販売>

- セントレアが独自に選別した安心・安全・高品質な生鮮食品
- 各国別に検査ルールを整理し、国際線制限エリア内で販売
- 日本の優れた農水産品を海外に発信し、市場を拡大
- 生産者や地域自治体など協力し、地域に貢献

★ 取扱商品 (12月末現在)

三重県産「一番本舗 松阪牛」 通年: ロース・サーロイン600g 18,000円(免税)	三重県産「伊勢海老」 通年: 1尾 200~250g 5,000円(免税)
愛知県産「まんげつ濃厚卵」 通年: 1セット24個入 1,300円(免税)	「博多科亨種加菜 辛子明太子」 通年: 222g/370g 3,000/5,000円(免税)
静岡県産「クラウンメロン」 通年: 1玉 1.3kg以上 7,000円(免税)	岐阜県産「富裕柿」 秋冬: 5,000円(免税)
長野県産「りんご「ジャコウ」種、りんぷん」 秋冬: 1箱 6玉入り 2,500円(免税)	福井県産「越前ガニ」 冬春: 1杯 500~600g 18,000円(免税)

<販売実績あり> かんかん(相模高台)、いしご、T.L.柿、梨、桃、シャインマスカット

ターミナルビル内宿泊施設(カプセルホテル)

■ 名称: TUBE S q (チューブ・スクウェア)
 ■ 業態: 簡易宿泊事業(開業日: 2017年4月8日)
 ■ 営業時間: 24時間
 ■ 室数: 138室
 ■ 料金: 1泊2日 4,519円から(税抜)
 ■ 場所: 中部国際空港旅客ターミナルビル1階
 ■ コンセプト: 「明日行く街の夢をみよう」をコンセプトに、リ・スナブルな価格ながら、空港内で快適な時間を過ごせるよう、こだわりの設備、アメニティーを揃えた24時間体制の宿泊・休憩スペース

■ 施設概要

- リ・スナブルで手軽に利用できる料金体系
- ベッドメーカーと共同開発の「TUBE S q」オリジナルのマットレスを導入予定
- 当ホテル利用者限定のサービスとして「手塚治虫マンガ電子図書館」サービスを提供

■ 運営会社: Tube株式会社

ペットホテル

■ 名称: スカイペットホテル SKY PET
 ■ 開業予定日: 2017年12月13日(水)
 ■ 受入種類: 犬、猫のみ
 ■ 営業時間: 6時~22時(飛行機の時間により上記時間外対応可能)
 ■ 空数: 計47枠(小型犬~中型犬 31室、大型犬 10室、猫 6室)
 ■ 料金: 1泊2日 5,400円から(税抜・小型犬の場合)
 ■ 場所: 中部国際空港 第2セントレアビル ロータリー前
 ■ 主な特徴: ・日本最大規模の動物病院「大山動物総合医療センター」が隣接。
 ・全室が個室
 ・全天候型ドッグランを完備
 ・「動画配信」および「Eメール配信」【オプションサービス】

中国人向けモバイル決済の導入

★ Alipay, WeChat paymentについて

アリババグループ	テンセントグループ
中国でインターネット通販サイト運営(タオバオを運営) ※中国EC市場のシェア80%	中国でSNSコミュニケーションツール運営(WeChatを運営) 登録アカウント11.2億人
Alipayとは タオバオ会員向け店頭でのモバイル決済	WeChat paymentとは WeChat 会員向け店頭でのモバイル決済
Alipay (中国13万店舗) ◎特徴 ◆海外のインターネット通販サイトで利用が可能 ◆Alipayのアカウントの中に預けたお金を投資出来る機能、余额宝(工E宝)がある	WeChat payment (中国30万店舗) 微信支付 ◎特徴 ◆「红包」(ホンバオ) という友達に送金できる機能がある ◆「ライブ機能」あり、商品情報 などが取得できる

両決済について、2017年7月より、直営店(免税店)から順次導入開始

図表-9 「顧客満足度向上」に関する取り組み



図表-10 SKYTRAX評価（2017年）一覧



図表-11 セントレア空港島の状況

中心に順次導入しているところです。

このような施策など、ハード・ソフトを含めて「顧客満足度向上」に力を入れてきた結果、2017年にイギリスの格付け会社SKYTRAXから、世界初の「5 Star Airport」の認証をいただきました（図表-10）。今後も「顧客満足度向上」にしっかりと力を入れて、この栄誉を継続していきたいと考えています。

3. 今後の旅客増加への対応

最後に、今後の旅客増加への対応について触れさせていただきます。図表-11は、2019年をイメージしたセントレア空港島の状況ですが、新しいプロジェクトとして今、動いているものを黄色で示しています。

ボーイング787初号機の展示を核とした複合型商業施設「FLIGHT OF DREAMS」では、楽しく学べるコンテンツを並べ、超体感演出を楽しんでもらう「コンテンツエリア」（1階）と、シアトルをイメージとしたコンセプトを持つ「飲食・物販エリア」（2・3階）を考えています（図表-12）。2017年12月17日には、機体を建屋内に引き込むイベントを開催させていただき、2018年夏頃のオープンを目指し、現在は内装工事の段階となっています。

LCC向け新ターミナルビルの整備では、450万人規模（国際線300万人／国内線150万人）の2階



図表-12 「FLIGHT OF DREAMS」



図表-13 新ターミナルビル整備

建て2棟構成（チェックイン棟／コンコース棟）になる予定です（図表-13）。

これら2つに加え、愛知県によって進められております国際展示場の建設も含めた3つの大きな

本日のまとめ -セントレアの将来展望-

【航空旅客・貨物の増加に向けて～選ばれる空港に～】

- ◆ 路線の誘致、拡充（欧米、東南アジア路線等誘致、LCC拠点化）
- ◆ 貨物取扱量の増加
- ◆ アクセスの更なる向上

【安心・安全への対応】

- ◆ 非常時対応（消火救難訓練など）
- ◆ 高度なセキュリティの実現

【顧客満足度（CS）向上】

- ◆ 施設サービスの充実（カプセルホテル、ペットホテル、店舗リニューアル）
- ◆ 販売サービスの充実（おいしいプレミアム、モバイル決済）

【将来の成長のために】

- ◆ LCC向け新ターミナル建設・エプロン拡張
- ◆ フライトオペドリームズの成功
- ◆ 地域プロジェクトの推進
（二本目滑走路、大規模展示場、道路整備、リニア中央新幹線）

図表-14 本日のまとめ

プロジェクトをいかに連携させ、にぎわいの場を創出していくかが課題となります。

また、現在、空港島内には1,500室の宿泊施設がありますが、既存宿泊施設による増棟や新たな

宿泊施設の開業などにより、現在の倍以上となる3,500室の宿泊施設を兼ね備える空港島となる予定です。

最後に、今日お話ししたことをまとめさせていただきます（図表-14）。

まず、「選ばれる空港」になるために、旅客の増加、つまりネットワークの拡充を考えていかなければいけないと思っています。また、交通アクセスも十分に整備していかなければいけないと感じています。さらに、安全・安心はもとより、顧客満足度向上も当然のこととして、成長のためにさまざまなプロジェクトを有機的に結び付け、セントレアを活況に結び付けていくということです。

長くなりましたが、セントレアの現状につきましてご説明申し上げました。ご清聴ありがとうございました。

【基調講演1】

「観光による地域活性化とセントレアの役割」

敬愛大学国際学部特任教授 廻 洋子 氏

ご紹介いただきました敬愛大学の廻^{めぐり}と申します。

このような素晴らしい席でお話をする機会をいただきまして、本当にありがとうございます。

まず、自己紹介をさせていただきたいのですが、私は外資系のリゾート会社に23年間勤めた後に、教員になって17年です。ですから実務家と研究者の両方の視点を持っております。

この地域とは10年ぐらい前から縁が深くなりました。と言いますのは、朝から晩までセントレアのことを考えている磯貝 徹氏（特定非営利活動法人「知多から世界へ」副理事長）から、「セントレアおよび中部圏の振興に少し力を貸していただきたい」とお誘いを受けて、特定非営利活動法人「知多から世界へ」に参加することになり、既に10年ぐらいになります。

このようなことから当地を訪れる機会が結構ありますが、観光について、ここの地域のことはいくらでも詳しいわけではございませんので、一般的なお



話をさせていただきます。

今日のお話は4つのパートに分かれます。「観光を取り巻く環境の変化」、「観光の現状」、「中部地域の観光」、「中部国際空港の現状と私の考え、活性化にはどうすればいいか」というような構成でお話を進めさせていただきます。

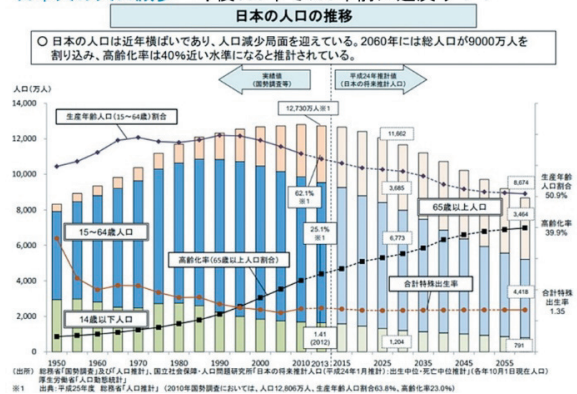
1. 観光を取り巻く環境の変化

まず、観光を取り巻く環境の変化についてですが、図表-1は、人口がどんどん減って、今後100年で100年前に戻ってしまうのかとも言われているよく見るグラフです。地域的に見ていくと、人口は平均的に減少しているわけではなく、地方はもちろん減少が激しいのですが、名古屋圏も首都圏や大阪圏同様結構減少率が大きいことが分かります（図表-2）。

そこで、観光による交流人口の増加が重要であると盛んに言われるようになったわけです。人口が減少し、地域格差がどんどん拡大している中、地域を元気づけようということで「観光地づくり」が始まりました。人口が増えないので、観光振興によって、交流人口を増やして、域内消費額の拡大を目指そうという経済的側面は当然ありますが、それと同時に単純にお金の問題だけではなく、観光客が訪れることにより、人々が地域の魅力を再認識することで、地域コミュニティを活性化しようという文化的・社会的な目的もあります。多くの人々が訪れ、地元のコミュニティが活性化すれば、人々がその地域に誇りを持てるようになります。観光価値や観光目的は徐々に変化し、観光の内

進行する人口減少

日本人の人口減少 今後100年で100年前に逆戻り??



図表-1 日本の人口推移 (1950年～2060年)

出典：総務省

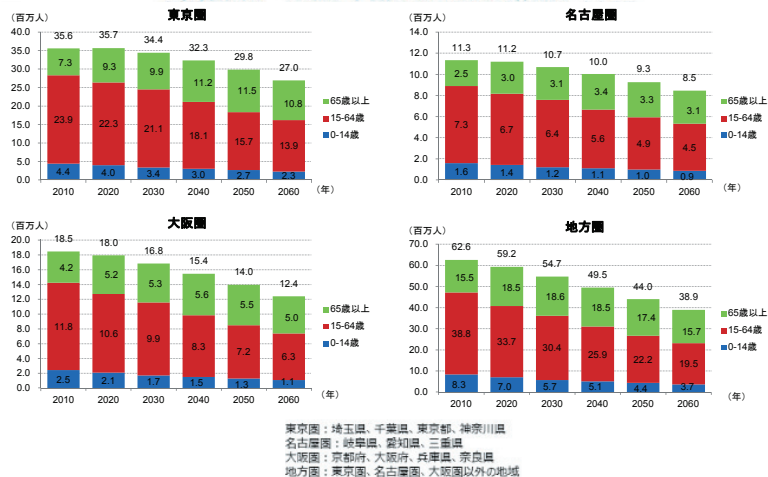
容もだいぶ変わってきています。まず、マストゥリズムから個人トゥリズムへの変化です。消費者行動論によれば人々は、最初は、「人並み」を求め、少し経つと、「人よりちょっといい」ことを望み、さらに少し経つと、「人と同じではない」ことを望み、さらに少し経つと、「人のことは関係なく、自分がよければいい」という風に、だんだんと消費志向が変わってくるらしいのです。

観光行動も同じように変わってきています。個人ニーズは多様化しますし、旅に求めるものや、その価値も変化します。バスで旗を持った添乗員

地域集約的に進行する人口減少

将来推計人口の動向

高齢化 生産年齢人口の大幅減



出典：国土交通省「国土のグランドデザイン2050」より抜粋引用

図表-2 地域別の人口動向 (2010年～2060年)

と観光地を早足で巡るマストゥリズムもまだ一定量ありますが、自由な個人旅行が増えています。旅行目的も多種多様です。昔同様の物見遊山も相変わらずありますが、自己実現や自己探求の旅も結構増えています。

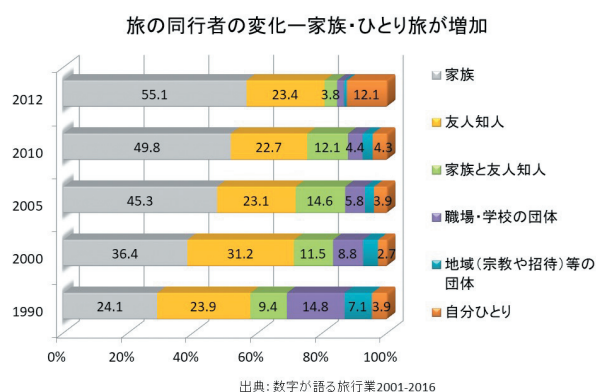
一時期、人の好みは十人十色と言っていましたが、今は一人十色だと言われています。同じ人間でもハネムーンなら上等なホテルに泊まりたいが、同窓会のようにみんなで行く旅行なら安いところでワイワイとできるところ、1人5,000円ぐらいのところでもいいかなというようになります。お金持ちが必ずしも高級旅館にばかりに行っているわけではないですし、お金が無いからといって常に安いところに行くわけでもないのです。同じ人が時と場合によって観光を使い分けています。

観光の参加形態も少しずつ変わってきていて、徐々に職場などの団体旅行が減ってきて、家族の旅行が増えています（図表-3）。趣味や学習・研究の旅も増加しています（図表-4）。先ほど言いました自己研さんの旅も非常に増えています。慰安旅行もあるし、もちろん行楽の旅もありますが、趣味・学習の旅、例えば鉄道ファンの旅とか、歴史探索の旅とか、目的がはっきりした旅がじわじわと増えています。

エコツーリズム、グリーンツーリズム、産業観光といったニューツーリズムも台頭し、最近では、ヘルスツーリズムも登場し、力を入れている自治体もあります。中国からの訪日客が、健康診断をして、観光をして3日後ぐらいには結果を出してあげる。健康診断ができて、その間にちょっと遊んで帰れるので、非常に好評とのこと。まち歩きも人気ですね。長崎では「長崎さるく」という街歩きのイベントが大成功して、その後、京都や大阪などでも、「まいまい京都」や「大阪あそ歩」など、いろいろな街歩きイベントが行われています。

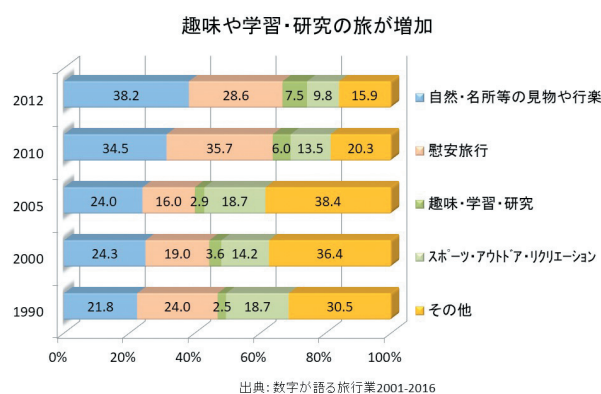
最近ではインフラ・ツーリズムと言って、ダムや放水路などのインフラを見学する旅行も静かなブームです。「インフラ・ツーリズム」は和製英語ですから、外国人には通じないので要注意です

観光参加形態の変化



図表-3 観光参加形態の変化

旅の目的の変化



図表-4 旅の目的の変化

が、国土交通省が力を入れています。2016年でしたか、「涼んで楽しむ♪ 夏に行きたい観光ダム、ベスト10」（日本経済新聞）という特集記事で黒部ダムが2位になっていました。海外の土木構造物や建築物を巡る「ヨーロッパのドボクを見に行こう」という海外ツアーも企画されていました。

中国からの訪日旅行者は、少し前までは爆買いが盛んで、空港ではカートに山のような荷物を積んで運んでいましたが、ブームも沈静化したようです。爆買いをターゲットにして改装されたデパートは以前に比べたらかなり空いている状況です。シルバー世代が多い日本の旅行者層と違って、中国からの訪日旅行者層の中心は20~30代で、沿岸部も内陸部も30代が一番多くなっています。中国人旅行者の約9割が1年以内に日本を再訪問したいという調査結果もあることから、「爆買い」か

ら「日本の日常生活に触れる」旅へと、徐々に消費行動も変わってきています。現在では、外国の製品はネットショッピングで中国国内に居ながら簡単に買えるので、何も日本で買って、重い思いをして持って帰らなくてもいいわけですし、中国は旅行者が持ち込む購買品に関税率を上げましたから、日本で買って持ち帰っても、それほどのメリットがなくなってしまいました。

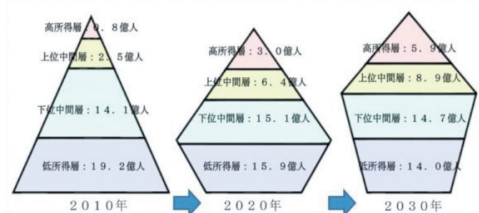
また、中国からのリピーターは、個人旅行やフリー型パッケージが多いです。最初は、団体型パッケージで来るのですが、2回目になると個人旅行とか、パッケージでも飛行機と宿だけ、あるいは、宿も1泊だけがパックされていて、あとは自由という旅行形態で来る人が多いです。

ちなみに、私の勤務する大学のゼミ生が今、台湾に留学をしていて、台湾からのインバウンド観光に関するレポートを書いているのですが、台湾でアンケートを行った結果、1年以内に日本に行きたい人が9割だったそうです。とにかく日本を訪れたいと思っているようです。訪日経験者が7割、訪日経験3回以上が半分いたとのこと。もちろん、台湾では日本は非常に人気があるのと同時に、近距離という地の利があります。

アジアでは中間層が激増すると言われています(図表-5)。高所得者ももちろん増えますが、それ以上に上位中間層と下位中間層がどんどん増えており、この層の人たちがもっと日本に来るようになるということです。

加速するアジアの経済発展

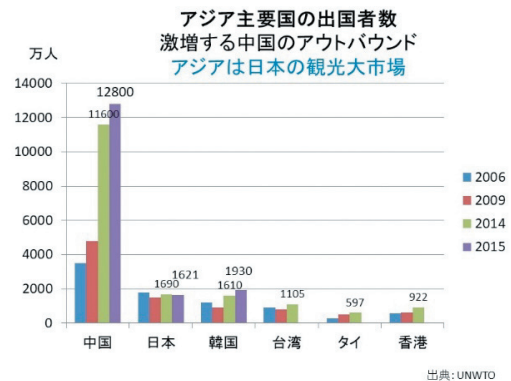
中間層が増大するアジア市場



新中間層獲得戦略研究会 平成24年7月
「新中間層獲得戦略 ～アジアを中心とした新興国と ともに成長する日本」より抜粋

図表-5 アジアにおける中間層

加速するアジアの経済発展



図表-6 アジア主要国の出国者数

また、アジア主要国のアウトバウンドの状況(図表-6)を見ますと、やはり中国が圧倒的で、この後も増えて続けていると思いますが、延べとはいえ、中国の人口のほぼ1割が海外旅行するようになっています。中国はいわば垂ぜんの市場で、どの国もこの市場を虎視眈々と狙っているので、日本もほかの国に負けないように頑張らなければいけません。アジアは日本の観光の大市場、特に中国は日本の一番のお客さんであることは紛れもない事実です。

2. 日本の観光市場の現状

私が観光に携わって40年ほどになるのですが、国土交通省や行政改革以前の運輸省に多少出入りするようになった頃は役所には、「観光?観光なんて…」というところがどこかにありました。ところが今の政権で一番うまくいっている政策が観光政策ではないかと思われま。政府は訪日観光振興に非常に注力していますが、こんなに急激に伸びている分野はほかにあまり見たことがないです。この4年間で訪日外国人旅行者は急増しました。2012年の836万人から2016年には2,404万人と3倍になりました。2003年から2013年までの10年で倍になりましたが、2013年から2015年の僅か2年間でまた倍になったのです。訪日外国人の旅行消費額も2012年1兆846億円から2016年3兆7,476億円と3倍以上に増加しました。ですから政府か

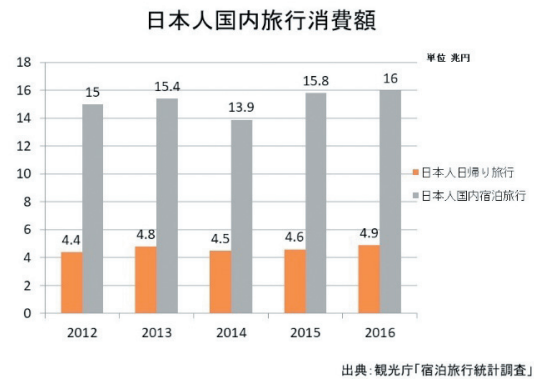
ら観光が目をつけられるのは当然のことで、国土交通省や観光庁だけではなく、官邸も非常に観光に興味があるようです。今、政権はGDPを500兆円から600兆円へと100兆円上乗せを目標にしていますが、その内の15兆円（2030年目標値）は可能性のある観光でいこうということだと思います。

その一方で、日本人による観光市場はどうなっているかという、日本人の国内延べ旅行者数はそう大きく増えていません。そのため、日本人の国内消費額（図表－7）もそれほど大きく伸びておらず、日帰り旅行は5兆円に届いていませんし、宿泊旅行は16兆円ほどの市場規模となっていますが、横ばい状態です。

日本人の海外旅行者数（図表－8：青線）については、海外旅行が自由化された1964年の東京オリンピック開催の年からずっと伸びていました。海外旅行をけん引したのは航空の発展です。空港が開港し、路線が拡大し、便数が増え、席の供給量が大幅に増加したことによって、海外旅行がどんどんメジャーになっていきました。

ところが、2001年の同時多発テロ以降、景気や為替の問題などに加え、イベントリスクもあって、

足踏み状態の国内旅行

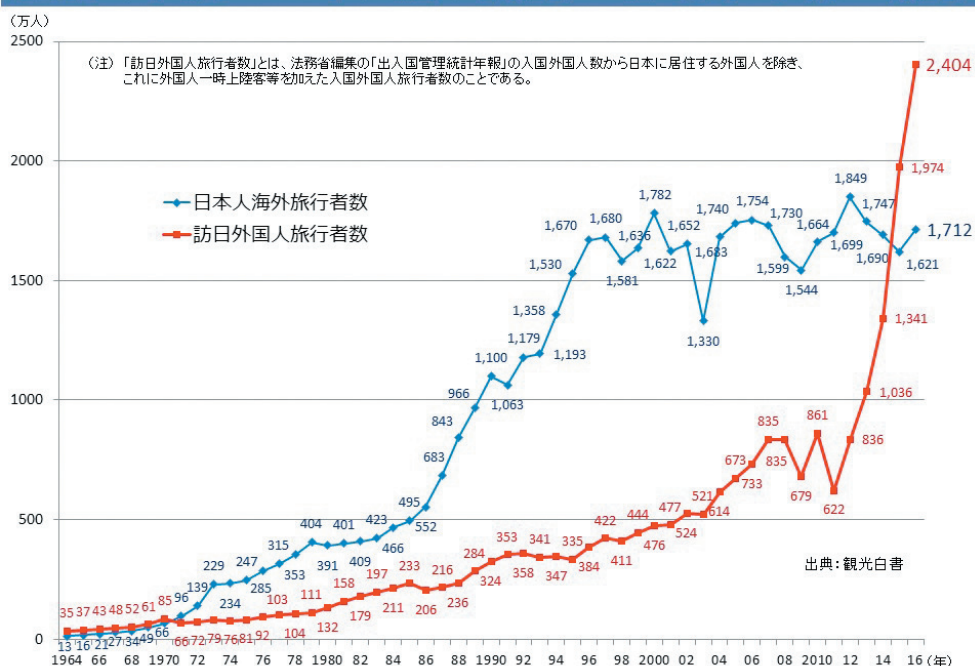


図表－7 日本人の国内旅行消費額

海外旅行需要は減少し、航空座席は供給過多となつて、値崩れを起こしてしまいました。それが2010年のJALの崩壊につながった1つの要因にもなりました。近年の海外旅行者数は増減を繰り返していますが、2000年からあまり伸びていない状況です。

一方、外国人の訪日旅行者数（図表－8：赤線）については急速に増加していて、この急なカーブを利用して伸ばしていくと、訪日外国人4,000万人、6,000万人という目標値に届くことになると

足踏み状態の日本人海外旅行と急増する訪日旅行



図表－8 日本人海外旅行者数と訪日外国人旅行者数

いうわけです。4,000万人はともかく、6,000万人はなかなか難しいのではないとも言われていますが、「未来永ごう無理」というわけではなく、「2030年までには無理だろう」ということをおっしゃられる方もいらっしゃいます。それでもこのグラフを伸ばすと、そう嘘でもない数字にみえます。

訪日外国人の延べ宿泊者数は6,640万人泊（2015年）となり、日本における延べ宿泊者数1割を超え約14%になりました。となると、「英語で会話ができない」とか、「外国のお客様は面倒くさくて泊めたくない」とか、そういうことを言っている場合ではありませんね。

訪日外国人の増加に伴い、旅行消費額も急速に拡大しており、2017年には4兆円を超えています。世界的にも、中国が旅行消費額においてベスト1ですが、日本においても同様です。しかも、日本は中国から非常に近い距離に位置していますから、買い物額においては中国が突出しています。ただ、宿泊料金額となると、オーストラリアが最も高く、それ以外では、スペイン、イギリス、ドイツ、イタリアといったヨーロッパの国が多くなっています。

今日、JNTO（日本政府観光局）は、特にヨーロッパの需要開拓に力を入れて、さまざまな施策を打っています。中国からの旅行者は人数が多い分、全体の消費額が多くなりますが、ヨーロッパの旅行者は、日本に長く滞在するので、1人当たりの旅行消費額はかなり高い傾向にあり、1人当たりの消費額では結構堅調な伸びがあるようです。

アジアからの訪日外国人旅行者（2016年）は2,010万人（前年比22%増）となっており、訪日外国人旅行者全体が2,400万人ですから、アジアからの訪日外国人旅行者の割合は8割以上、東アジア（韓国、中国、台湾、香港）からの割合は7割以上というシェアとなっています。大型クルーズ船の寄港やLCCでかなり数を稼いでいるところもありますが、訪日プロモーション、ビザの緩和、消費税免税など、さまざまな施策が重なり合って、この数になっていると思います。

3. 愛知県&その圏域の観光

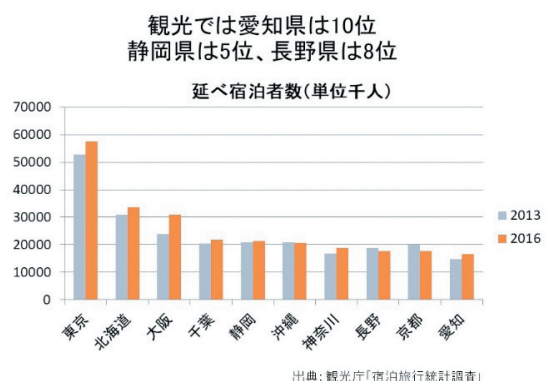
愛知県は県内総生産は全国3位で人口も多い県です。愛知県以外の中部圏となると、静岡県が10位に入っているぐらいです。愛知県は恵まれていて、ものづくり日本一ですから、「そんなに観光を頑張らなくてもいいか」みたいに思っている方が多いように感じられます。20年前は、全国レベルでは「観光政策なんて旅館とか旅行会社のためにやっているのでしょうか？」みたいな雰囲気でしたが、愛知県では今でもそれに近い感じがまだ残っているように思います。

確かに、観光で頑張っているところはこれという産業もなく、観光だけで頑張るしかないところが多いのです。例えば、スイスは、国土は山ばかりの自然が厳しい国ですから、厳しい自然を逆手に取った山岳観光と輸送が必要ない金融、輸送費用があまりかからない精密機械産業で栄えてきたわけです。

観光の観点から見ていくと、延べ宿泊者数（2016年）ランキングにおいては、愛知県は10位ですが、静岡県の5位、長野県の8位よりも少ないのが現状です（図表-9）。

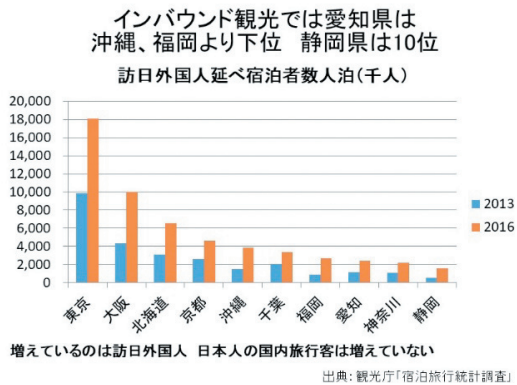
一方、インバウンド観光に注目すると、愛知県は沖縄県や福岡県よりも下の8位、静岡県は10位になっています（図表-10）。愛知県は、観光関係のランキングとなると、下位に位置づけられるものが多いです。

県別延べ宿泊者数ランキング



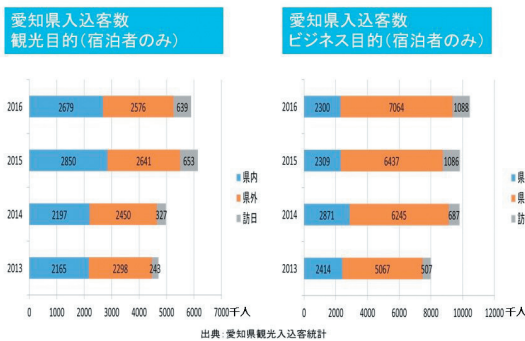
図表-9 延べ宿泊者数ランキング

インバウンド観光 8位の愛知県



図表-10 外国人延べ宿泊者数ランキング

県外からのビジネス客が多い愛知県



図表-11 愛知県入込客数 (観光目的/ビジネス目的)

愛知県の入り込み客数を見ますと、観光目的よりもビジネス目的の方が多いのが分かります (図表-11)。また、県外からのビジネス客が多く、訪日外国人においても、観光目的よりもビジネス目的の方が多くなっています。ビジネス目的の方は、お金を多く使ってくれますのでごくいいことです。ただ、観光客があまりいないというのが現状です。

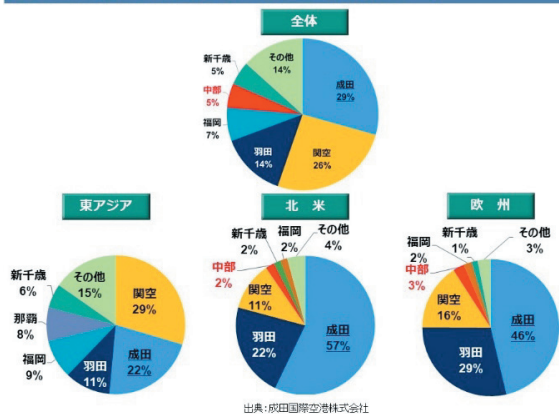
4. 中部国際空港の現状と今後

中部国際空港 (以下、「セントレア」) のインバウンドの状況ですが、訪日外国人の入国空港別シェア (図表-12) において、セントレアは全体の5%程度で、地域別では、北米が2%、欧州が3%です。東アジア (韓国、中国、台湾、香港) を見

ますと、成田国際空港株式会社からいただいた資料ですが、セントレアの記載がありませんでした。問い合わせしてみたところ4.3%ということで、少なかつたので「そのほか」に合算したとのことでした。セントレアを利用される訪日外国人の7割以上である東アジアでさえこの数値ですので、訪日外国人におけるセントレアの存在感がいかに小さいかということをお話しています。

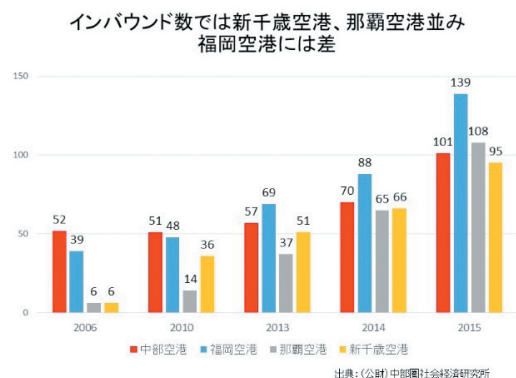
国際線が就航している我が国の他空港を含めた空港別の外国人入国者数 (図表-13) を比較すると、セントレアは2006年52万人から2015年101万人へと倍増しています。ただ、関西国際空港 (以下、「関西空港」) は2006年147万人から2015年501万人へと3.4倍も増えていて、LCCを中心に大きく旅客数を伸ばしています。絶対数もありますが、インバウンドに関しては、セントレアはまだまだ

2016年訪日外国人の入国空港別シェア



図表-12 訪日外国人の入国空港別シェア

中部国際空港におけるインバウンド



図表-13 空港別の外国人入国者数 (万人)

発展途上というか、他港の後じんを拝していることを認識しなければいけないと思います。また、インバウンドの中身を見ますと、中国が4割以上を占め、全体の9割以上がアジアからのお客様という他空港にはない特徴を持っていますが、アジア経済に左右されやすい弱点も持っています。

あと、これが一番の問題だと思いますが、インバウンド数では新千歳空港や那覇空港並みというか、負けているという点です(図表-13)。すでに、福岡空港には大きく引き離されていて、すぐ後ろに控えているのが新千歳空港というところに注目していただきたいと思います。

一方、アウトバウンドの状況ですが、背後圏の人口規模は、福岡空港や新千歳空港と比べて圧倒的にセントレアの方が大きいのですが、減少傾向が止まらない状況となっています(図表-14)。

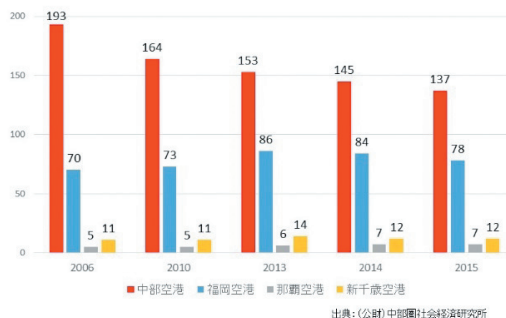
その要因の一つとして考えられるのは、中部圏におけるセントレア利用者の減少が挙げられます。図表-15にあるように、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県の4県すべての空港利用者において、セントレアの利用率が減少していることが分かります。つまり、ほかの空港から飛んでいるわけで、他空港に利用者を取られてしまっているというのは問題だと思えます。

図表-16は、2017年夏ダイヤの国際線空港比較です。セントレアは、就航航空会社の数が25社、就航都市が39都市、発着回数が3万7,700回、旅客数が490万人、入国者数が123万人となっています。旅客数は往路、復路で1回ずつのカウントですが、入国者数は頭数でのカウントとなります。成田空港とは比較にならないですが、福岡空港は発着回数がセントレアより少ないけれども、外国人入国者数は上回っています。また、那覇空港も就航航空会社が15社しか入っておらず、就航都市数も10都市、就航便数が平均10便/週にも関わらず、外国人入国者数はセントレアを上回っています。おそらく、セントレアは、背後圏人口が多く、日本人のアウトバウンド利用が多いことから、旅客数に対応して比較すると外国人入国者数が少なくなっているのだと思います。

中部国際空港におけるアウトバウンド

アウトバウンドでは福岡空港、那覇空港、新千歳を引き離すも

続く減少傾向



図表-14 空港別の日本人出国者数(万人)

中部圏における中部空港利用者シェア

中部圏における中部空港利用者のシェアは減少傾向
羽田、関空などの他空港へ

	2007年度	2016年度
愛知県	83.5%	76.0%
岐阜県	86.6%	81.1%
三重県	71.9%	59.9%
静岡県	54.3%	29.2%

出典：(公財)中部圏社会経済研究所

図表-15 中部圏におけるセントレア利用率

国際線空港比較(2017年夏ダイヤ基準)

国際線就航状況	中部空港	成田空港	関西空港	福岡空港	那覇空港	新千歳空港
就航航空会社	25社	84社	67社	32社	15社	23社
就航都市	39都市	108都市	65都市	19都市	10都市	18都市
就航平均便数/週	345便	1,610便	1,126便	321便	130便	143便
国際線の年間発着回数(2015年度)	37,700回	119,400回	183,600回	29,800回	18,600回	12,200回
参考 2015年度国際線航空旅客数	490万人	3,101万人	1,728万人	465万人	250万人	227万人
参考 2016年空港別外国人入国者数	123万人	677万人	607万人	162万人	134万人	109万人

出典：(公財)中部圏社会経済研究所

図表-16 空港別の国際線就航状況

また、LCCの拠点空港となっているセントレア、成田空港、関西空港のLCC国際線を比較(図表-17)すると、就航航空会社、就航都市数、就航平均便数ともに少なく、そのこともインバウンド数に大きく影響していると思います。LCCの就航便数が増えるよう、セントレアを拠点とするエアアジア・ジャパンやジェットスター・ジャパンなどによるLCC就航便数の増加に大いに期待したいところです。

国際線LCC就航状況比較 (2017年夏ダイヤ基準)

	中部空港	成田空港	関西空港
就航航空会社 (うち全邦航空会社)	7社 (1社)	14社 (3社)	17社 (3社)
就航都市	10都市	16都市	20都市
就航平均便数/週	61	268	378
韓国	14	87	200
中国	24	14	32
香港	7	42	45
台湾	8	51	52

出典：(公財)中部圏社会経済研究所

図表-17 空港別のLCC国際線就航状況

セントレアの課題はいろいろありますが、一番の問題は関東や関西の市場が取り込めていないことが挙げられます。セントレアは日本の真ん中に位置していますから仕方がないのですが、そういう地理的要因のため、大きな市場のある地域の国内線の需要を取れないので、他空港よりも国際線で頑張るしかないわけです。しかも、国内の需要がそう伸びず、アウトバウンドが低迷しているので、インバウンドで頑張るしかないわけです。でも、インバウンドで頑張るしかないのに、インバウンドにおける存在が非常に小さく、新千歳空港や那覇空港並み、福岡空港以下という存在感なわけです。その理由には、中部圏の魅力がちょっと曖昧であること、路線数や便数が不足しているし、LCCネットワークも不足していることが挙げられます。

インバウンドを促進していくためには、まず、中部圏の観光を広域で取り組まないといけないと思います。愛知県の客室稼働率はもう8割ほどになっていて、これ以上増やすことは非常に難しいので、岐阜県、静岡県、三重県など、ほかの県も含めて連携していかないと泊まる場所がないからです。それから、観光マーケットを理解し、参加形態など、観光が時代とともに変化していることを理解する必要があります。訪日観光客への対策は戦略的に行われていると思いますが、観光にはいろいろな組み合わせがあり、観光資源があればいいとか、交通手段が充実されていればいいとか、ホテルがあればいいというものでもありません。いろいろな要素が組み合わせられて観光ができていくので、こういったさまざまな業種の産業の

連携が不可欠です。

今、DMO (Destination Management Organization) が話題になっていますが、インバウンドの玄関口である空港が果たす役割が非常に大きなわけですから、空港会社が空港を拠点に、要となって国内外の交流を促進させていく必要があります。航空路線拡充による受益者は地域であるということを経営者に理解してもらわなければいけません。ともかく、空港の最大のパートナーは、当たり前ですが、航空会社と地域です。路線を組めば、絶対に席を売らなければいけないわけですから、航空会社本社のマーケティング機能をフル活用し、マーケティング活動を活発にやっていく必要があります。航空会社の本社、例えば中国から来るなら中国本社、アメリカから来るならアメリカの本社と組んで、集客のためのマーケティング活動と一緒に取り組んでいく必要があります。

それから、中部圏として魅力的な観光素材をどのような方法で誰に伝えて、誰に送客してもらえばいいかといった戦略的な地域振興の構築が必要です。何となくこういうことをやりました、ああいうことをやりました、ではなく、その組み合わせが大事です。

その中で、空港の役割としては、航空会社と中部圏の観光地のコーディネートをすることであり、外国本社と中部圏の観光地との間に立って、セールスポイントやニーズを伝えながら、就航路線を最大限に活用した誘客施策をコーディネートするのが空港の役割となります。

それからアウトバウンドも重要です。いくらインバウンドがあると言っても、航空会社は需要がない地域には就航しません。そこにお客様がいれば、マーケットがあれば就航するわけです。昔、成田空港の枠を求めて外国の航空会社がウエイティングをしていたのは、日本にお客様がいて、日本市場に魅力があったからです。航空会社がけん引してきた日本人の海外旅行、アウトバウンドも非常に大事で、インバウンドだけではなくアウトバウンドのことも考えていかなければいけません。

空港のアウトバウンドパートナーは航空会社、観光局、旅行会社、メディアです。そのコーディネートを空港にやってほしいということです。

観光地を成功に導くための留意点としては、行政圏である中部圏の観光と考えず、観光は文化圏で考えていただきたいと思います。行政圏で考える中部圏全体の魅力ではなく、各地域のさまざまな魅力をどうコーディネートして、どう楽しんでもいただくかということを考えていただきたいと思います。

また、求められる観光地の成功の条件としては、以下が挙げられます。

- ①観光地のコンセプトが明確であること
- ②ターゲット・セグメント、誘客圏が明確であること
- ③規模が適切であること
- ④長期的視野に立った観光地づくりをしていること
- ⑤優れたリーダーの存在
- ⑥交通アクセス・ネットワークが整備されていること
- ⑦魅力的な宿泊施設があること
- ⑧ある程度の大きさのある市場を有していること
- ⑨季節を通じて集客できること
- ⑩昼と夜も楽しめること
- ⑪住民が観光事業に協力的でありホスピタリティがあること

以上の観光地の成功条件に留意しつつ、観光客の潜在需要を創り、潜在需要を顕在化させ、顕在化した顧客をリピーターにさせ、そのリピーターの口コミで新たな潜在需要を創るというサイクルを生み出す必要があります。魅力的な観光地を創り出すことが、航空路線の維持と活性化へとつながるのです。

これからは空港間競争の時代です。また、将来的には、国際空港間の競争だと思いますが、国際拠点空港である関西空港のみならず、福岡空港、新千歳空港などの地方空港との競争にまで負け続けると、国際的な位置を確保していくことはかな

り難しくなっていくので、ここを頑張ってください。外国の航空会社は限られた機材をどこに飛ばしたら一番もうかるかを考えます。セントレアに就航したらもうかると思えば、路線を張るわけです。

中部圏社会経済研究所の報告書データを見ますと、関西空港は外国人観光客、特に、韓国のお客さんの割合が突出しているのですが、中国はそれほどでもありません。しかしながら、セントレアで比率の高い中国や台湾からのお客さんが関西空港へとシフトしてしまいかねないため、戦略的な航空路線の開拓が必要になります。旅客が増えれば、路線も増えます。路線が増えて、便数も増えれば、2本目滑走路の整備機運も高まっていくと思います。

ご清聴ありがとうございました。

【基調講演 2】

「空港間競争時代の空港整備とセントレア」

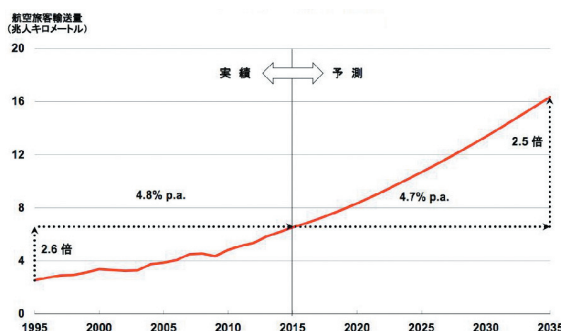
日本大学工学部教授 轟 朝幸 氏

ご紹介いただきました日本大学の轟でございます。

大勢の方にお集まりいただき、専門家の方もいる中で話するのは大変せん越ではございますが、空港計画を専門にしていますので、普段考えていることとお話しさせていただきます。

私は出身が長野県長野市ですので、中部圏の広域の中に入っていますし、信越というくくりにもなじみはありますが、それでも中部電力株式会社を始め、中部という名称は小さいときから染みついていきます。

とは言いながら、私自身どうしても東京が長かったり、高知に赴任していたりということで、中部圏のことを細かく分からないところがありますので、今日は日本の空港の動向をお話しさせていただく中で、中部国際空港（以下、「セントレア」）、あるいは中部に特化したお話にも少し触れさせていただきたいと思っております。



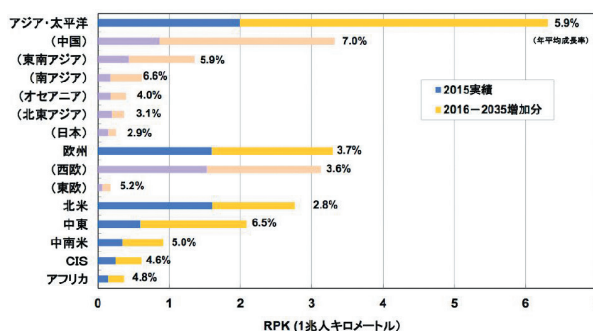
出典：日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2016-2035」

図表-1 世界の航空旅客需要予測

1. 世界の航空・空港

図表-1は、世界の航空旅客需要予測を示したものです。グラフのとおり、世界の航空旅客は、2035年に2015年比2.5倍の旅客キロに伸びていくことがお分かりいただけると思います。航空は「成長産業」であり、日本の人口が減少し、経済もシュリンクしていくような風潮の中でも、まだまだ大きく伸びていくことをここで皆さんにお伝えしたいということです。

この要因はグローバル化です。先ほど、廻先生からお話がありましたが、インバウンドも非常に増えています。ここ数年、LCC（ローコストキャリア）が入ってきたことでインバウンドが増えましたが、国内需要もそこそこ増えています。人口が減れば、一般には交通需要も減るわけですが、航空需要はLCCが起爆剤になって増えている傾



出典：日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2016-2035」

図表-2 地域別 航空旅客需要予測

向があります。

地域別の航空旅客需要予測（図表-2）を見ますと、欧州地区や北米地区に比べ、特に、アジア・太平洋地区が格段に伸びるということが分かります。日本は、その中では低いシェアではあります

が、アジア・太平洋地区の伸びとともに、これからまだまだ大きく伸びていきます。その一番の要因は、中国の経済成長の後押しがあるからです。日本でも、このシンポジウムのテーマでもありますインバウンドに向けた観光立国政策が非常に効いてきていて、需要を押し上げていることから、やはり航空は「成長産業」であると言えます。

航空の役割は、旅客や貨物を高速で運ぶという、グローバル化に貢献する大きな役割を担っています。一方、空港の役割は、航空輸送のための主要なターミナル施設です。空港がなければ、航空事業は成り立ちませんので非常に重要です。そして、国内外への玄関口でもあります。特に、日本は海に囲まれていますから、ヨーロッパと違って国際交流に航空が欠かせません。昨今、クルーズ船が振興していますが、利用者数ではごくわずかですので、やはり航空の役割は非常に大きいのです。

東アジアの空港整備計画（図表－3）を見ていきますと、中国・北京では、第2空港を建設して、2019年開港の予定です。規模が非常に大きくて、最終的には8本の滑走路を造るとして、人口規模が違う中国とはいえ、それでも第2空港

で8本もの滑走路を持つ空港となる予定です。また、中国・香港でも、2本の滑走路を3本にする計画があります。

韓国・仁川では、現状は年間発着回数29万回と少ないのですが、この理由はターミナルビルの容量が少ないからです。今回、新しいターミナルビルがオープンするということで、年間発着回数の増加が予想されます。さらに、将来、滑走路を5本にする計画もあります。

シンガポール・チャンギは、現在2本の滑走路で運用されていますが、3本目を造ろうという計画があります。実は、既に3本あるのですが、その1本は軍隊が使っています。ターミナルビルもどんどん拡張しています。

このように、空港を大きくしていこうということが世界で起きています。成長産業ですから、各国はそれに対応するためのインフラをしっかりと整えているというところなのです。

航空大国アメリカとなると、規模が違います（図表－4）。左は、アメリカで旅客数1位のアトランタ空港です。平行に5本の滑走路があり、格子状になっていないので、同時に飛び立つことができ、非常に効率的です。右は、シカゴ空港です



出典：成田国際空港資料「成田空港の更なる機能強化に関する課題等の整理について」

図表－3 東アジアの空港整備計画



図表－４ アトランタ空港・シカゴ空港

が、8本の滑走路があり、格子状になっていますので、同時に飛び立つことができる滑走路は4本か5本です。

なぜ、このような大きな空港を各国が必要としているかという、まず1つには、地域経済に貢献することが挙げられます。ヒト・モノ・カネの交流拠点を設ければ、そこで地域経済が活性化するというので、お客さんを呼び込もう、ヒトを呼び込もう、カネを呼び込もう、モノを呼び込もうと各国が競い合っているのです。

空港が大規模化するもう1つの理由は、航空会社が「集積の経済」を追求して路線を集約したいからです。航空会社は、複数の空港それぞれの間を1つずつ路線で結ぶよりも、ハブ空港とハブ空港のあいだの需要をまとめて大型機で運べば効率的であるため、規制緩和以来、特にアメリカを中心にどんどんこのようなHub and Spoke Systemの形になっていきました。

先ほどのアトランタ空港は、まさしくハブ空港です。ここに航空機が集まりますから、ここが大きいと、この仕組みが成り立たないわけです。しかも、航空機が到着し、ほぼ同じ時間に飛び立っていくというように、利用者にとって無駄のない乗り換えができる仕掛けをつくっています。それに対応するには、滑走路を4本、5本と用意して、同時に飛行機がたくさん飛び立てる空港が必要なのです。

「集積の経済」と言っても、hub premiumと呼

んでいます。こうやって1つの空港に集中することで、ヒトが降り降りし、モノが集まり、経済がまた発展するという流れになっていきます。

こういう流れの中で、世界では空港間競争が起こっていて、日本はこの空港の大規模化にどう対応すべきかということで、これからの空港整備のあり方を考えていく必要があります。セントレアの近藤取締役のお話の中にも、「機能強化」という言葉がありましたが、機能強化をしっかりとしないと、世界に負けてしまいます。セントレアに限った話ではなく、すべての日本の空港において機能強化が必要です。

機能強化のポイントとしては、「先を見越した計画」と「ニーズに対応」が重要となります。我が国には97の空港があり、空港整備は概成したと10年ぐらい前から言われていて、新しい空港を造ってこなかったのですが、現在も、「地方空港の利用低迷」と「基幹空港の容量不足」という二面性を持つ課題に直面しています。

1つ目の「地方空港の利用低迷」については、「無駄なものをつくった」、「航空機が1日に数便しか飛ばない空港をつくった」などと、マスコミなどに叩かれてきたわけで、多くの地方空港が利用低迷に苦しんでいたのは事実です。ところが最近、当初の目標を達成するくらいに利用者を拡大している空港が増えてきています。

例えば、佐賀空港は、プロモートの仕方が特徴的です。県の管理空港ですので、県庁挙げていろいろな仕掛けを行っていて、県庁の全部署の課長補佐以上は、全員が空港課と兼務しています。そして、副知事に対し、今月はどういうプロモーションをしたかを報告しなくてはならないなど、県庁の中で相当厳しいプロモーションをやっていると聞いています。空港課の職員だけではなく、全部署の人たちが空港を活用することを意識して動いています。インバウンド増加の影響もあるでしょうが、そういった成果もあって、利用者が非常に増えているのだと思います。また、佐賀空港の利用者が増えた別の要因としては、福岡空港の容量不足が関係していて、福岡空港に就航できない

LCCが、福岡に近い佐賀空港へと就航してきています。

地方空港が利用低迷している一方で、今の話にも出てきましたが、2つ目の「基幹空港の容量不足」は、大きな課題となっていて、東京国際空港（以下、「羽田空港」）や成田国際空港（以下、「成田空港」）はほぼいっぱいの状態です。羽田空港の容量を増やすため、都心上空、池袋や新宿の高層ビルの真上を通過して着陸することを計画していますが、こんなのは付け焼き刃で、すぐにいっぱいになります。また、成田空港は先ほど利用者数が減っているというお話がありましたが、確かにそうですが、その原因は羽田空港の国際化にあります。しかしながら、羽田空港がもういっぱいですから、成田空港にまた戻ってくる傾向にあり、成田空港もほぼいっぱい近づいてきていますので、もう1本滑走路を造るという話になっています。もともと、3本の滑走路の計画があり、2本は平行で、1本は横風用でしたが、横風用は成田空港におけるいろいろな経緯によって断念されました。それで、3本目として、横風用ではなく平行滑走路を造るということで、容量を上げることを重視した方針が変わっています。今、地元と一生懸命調整していますが、3本目の滑走路ができるには相当の時間がかかります。

新千歳空港は、国際ターミナルビルやエプロンを拡張します。実は10年ぐらい前、あの国際線ターミナルビルの事業者選定の評価委員をさせていただきました。事業者からの提案を評価し、どの事業者に任せるのかを検討しました。そのとき、「計画案の国際線ターミナルはちょっと過剰ではないだろうか。あんなに大きなものを造っても、利用者がいないのではないだろうか。」という意見が相当出ました。実は、私も「こんなに大きな旅客ターミナルビルを造って、本当に利用者はいるのだろうか。」と思ったわけです。

ところが今、新しい旅客ターミナルビルが開業して8年でもう容量不足しているということです。私は空港計画が専門と言いましたが、こんな短期間で容量が不足してしまうようではインフラの計

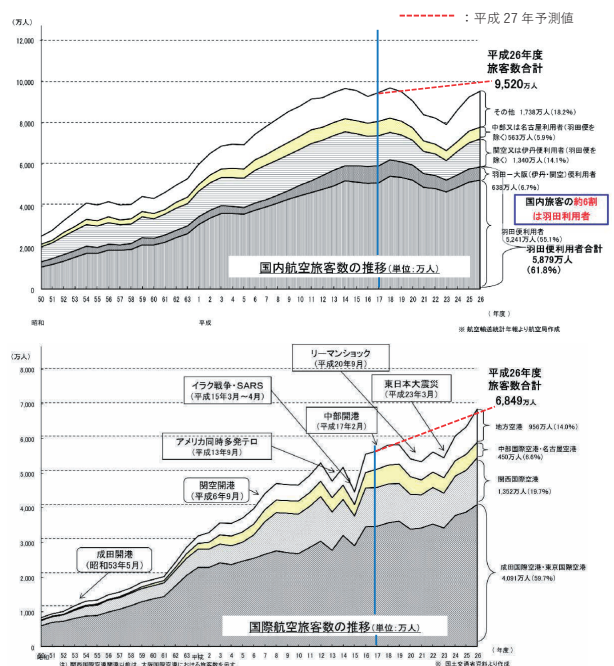
画にならないわけで、今となっては本当に恥ずかしい限りで、「あの時の議論はなんだったのか」と思うようになっています。

福岡空港と那覇空港では、現在、容量を拡大させるため、2本目の滑走路を造っています。私は、那覇空港でも、2本目滑走路を計画したときの需要予測や技術的な検討をする委員会の委員をしていました。このときも、「本当にこんなに需要があるのだろうか？」と、いろいろなところから言われましたし、資料を公開するときも、「マスコミに叩かれたらどうしよう？」とびくびくしていたというのが正直なところ。今となっては容量が足りていなくて、「早く着手してよかった。早く2本目の滑走路が欲しい。」という動きになっているのが実情です。

我が国の空港政策の2つの課題のうち、地方空港に関してはだいぶ盛り返していますが、基幹空港の容量不足に関しては、本当にどうにかしなければいけない大きな問題であり、空港整備における長期的な計画論の欠如を憂うところです。

図表-5は日本の航空旅客数の推移（上段：国内線／下段：国際線）を示しています。

航空旅客の需要は、経済の状況やテロ、大震災、

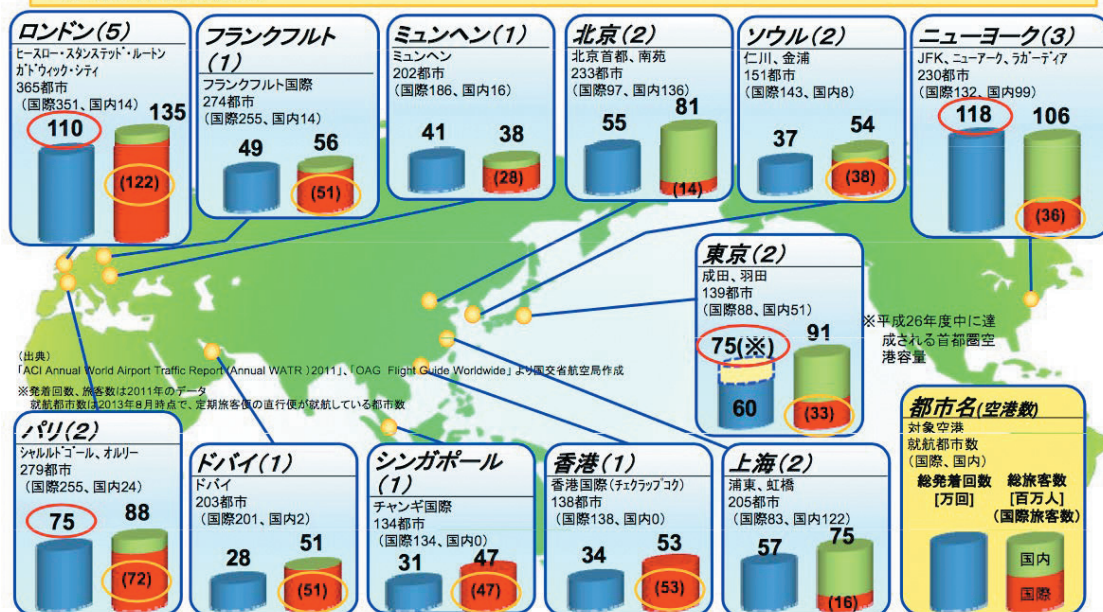


出典：国土交通省資料「旅客輸送の動向」（一部筆書加筆）

図表-5 航空旅客数の推移（上段：国内線／下段：国際線）

諸外国の主要空港との比較

- 75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスに。
- 欧米主要空港では年間発着回数が100万回を超えているところもあり、さらなる輸送人員の増加のためには、容量拡大の検討も必要。



出典：国土交通省航空局「首都圏空港の機能強化策について」

図表－6 各空港のサービス（供給）

こういうもので大きく左右され、上下します。低迷しているときに、新千歳空港の国際線ターミナルや那覇空港の2本目滑走路の整備計画をしている際に、もともとこのグラフのような航空旅客の需要予測を立てていましたので、「減少傾向になっているのに、どうして伸びる予測をするのか」と叩かれたわけです。ですから、需要予測は非常に難しいわけです。

しかしながら、昨今のインバウンドの増加により、国際線の航空旅客数の予測値（平成27年予測値：赤点線）を超えてきています。国内線はというと、やはり厳しいところもありますが、LCCの影響でほぼ予測に近い形で回復してきています。大震災やリーマン・ショックなどは予測できませんので、確かにそういったイベントリスクが起こった際には航空旅客数は落ち込んでいますが、長期的な視点で見れば、やはりまだまだ航空旅客は伸びていく傾向にあるのは確かです。

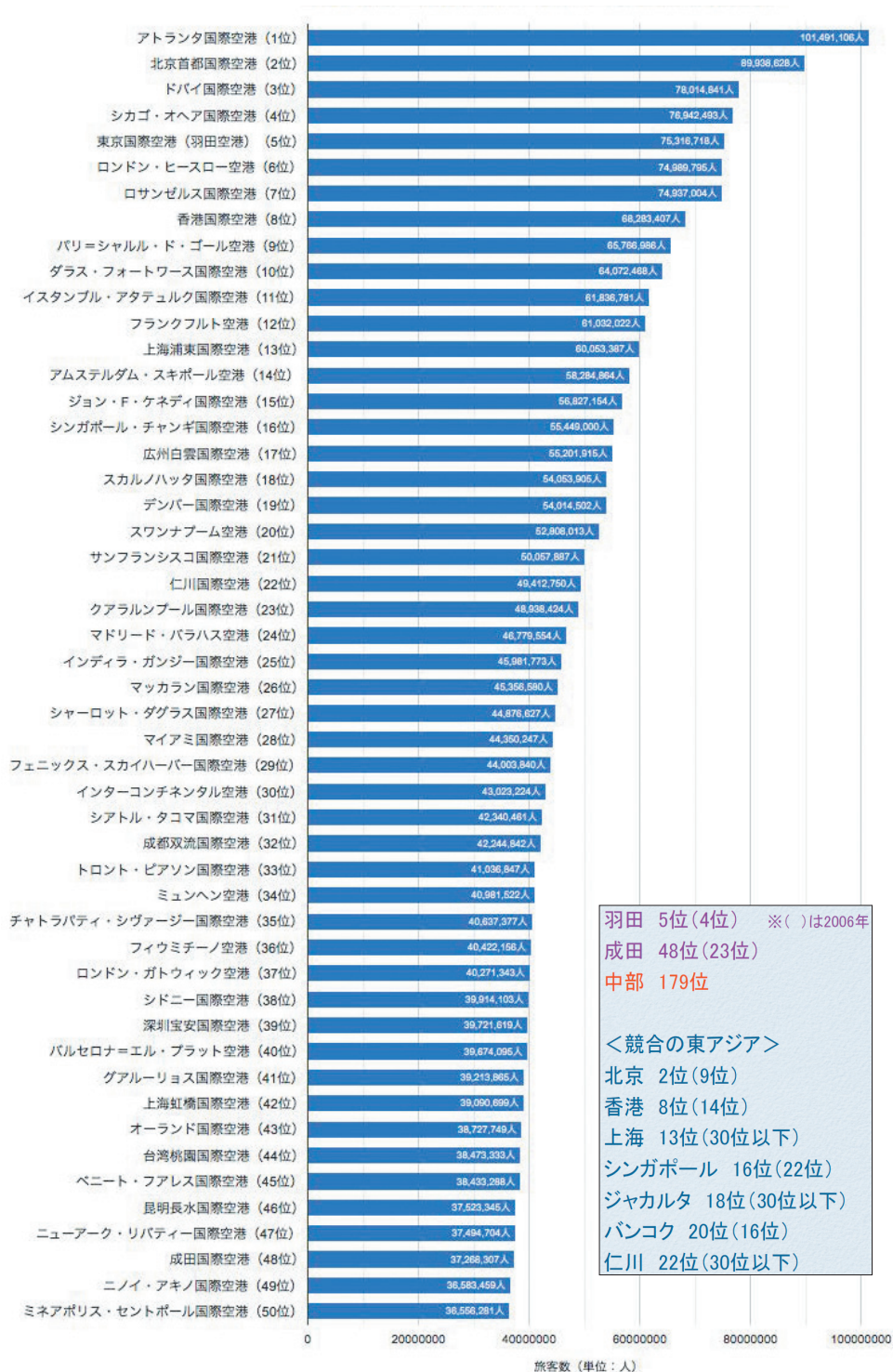
こうやってさまざまな条件下で航空旅客の需要予測をしてきましたが、過去から現在まで一貫して航空旅客需要に合わせる「需要追従型」で造る

ことが続いてきたというのが日本のインフラ整備の実態です。

図表－6は、諸外国の主要空港との比較データで、左側が発着回数、右側が旅客数です。首都圏の発着回数は75万回にするということで事業が進められましたが、この資料の時点では60万回となっており、ロンドンやニューヨークの約半分の容量しか持っていませんでした。その一方で、総旅客数では、ロンドンの67%、ニューヨークの86%の規模に匹敵しているの、効率的に人を運んでいると言えそうですが、就航都市数では、ロンドンの4割弱、ニューヨークの6割にとどまっています。つまり、首都圏の空港でさえ非常に貧弱であるということです。

世界の空港の旅客数2015年ランキング（図表－7）を見ていくと、羽田空港は5位ですから、そこそこかなと思われるかもしれませんが、実は2006年の4位から順位が下がっています。成田空港は、2006年の23位から25もランキングを落とし、48位となっています。

一方、北京首都国際空港は2006年の9位から2



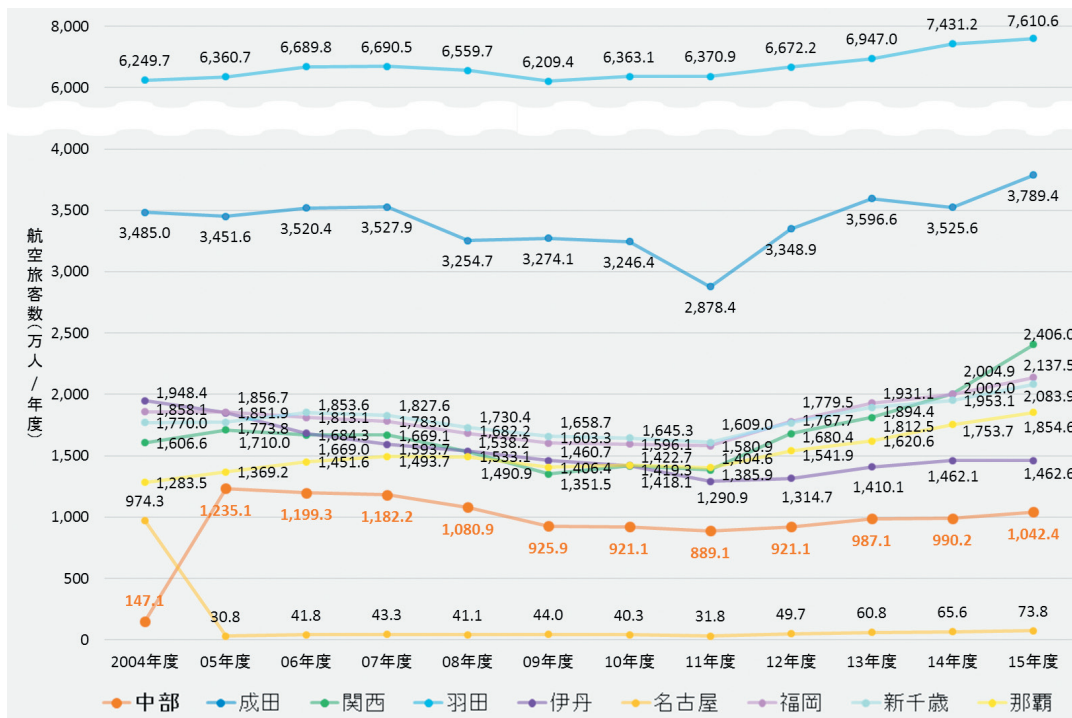
図表-7 世界の空港 旅客数2015年 ランキングTOP50

位に、香港国際空港は2006年の14位から8位というふうに、東アジアのほかの空港がどんどんランキングを上げてきています。ところが、日本の空港は地位を下げています。これは港湾も同じ傾向となっています。

セントレアに関しては、開港当時が何位だった

かは分かりませんが、2015年は179位となっています。

図表-8は、基幹空港別の総航空旅客数の推移ですが、羽田空港、成田空港、関西国際空港（以下、「関西空港」）は大きく増加し、セントレアもそれなりに伸びてきています。ただ、先ほど、廻



出典：中部圏社会経済研究所「大交流時代に即した中部国際空港のあるべき姿」

図表－8 基幹空港別の総航空旅客数

先生からご説明がありました。福岡空港、新千歳空港、那覇空港は非常に増えてきていますので、これらの空港にセントレアはどんどん差をつけられているというのが実態です。

これも、廻先生からお話がありました。セントレアにおけるLCCの拠点化の展開が進んでくると、需要はもっと増えてくるだろうと思います。また、名古屋の話題としてはやはり三菱航空機株式会社が開発製造する国産初のジェット旅客機（MRJ）だと思えますが、日本全体としては小型ジェット機の普及が遅れています。ロンドンやニューヨークの空港は、首都圏の空港と比べて離発着回数に対する旅客数が少ないというお話をしました。その理由は、日本は主に大型機が就航していますが、ヨーロッパやアメリカでは小型機が非常に多く飛んでいるからです。そこで、座席数100人以下のMRJが日本に投入することで、小さな都市へ飛ばすことが可能となります。さらに、ゼネラル・アビエーション（企業の社用機や個人の自家用機など）の普及によるホンダジェットのような小型機の離発着の増加も予想されますが、特にビジネスが非常に盛んである地域だからこ

そ大いに期待できます。ビジネスマンは、時間価値のほうが大事ですから、ヨーロッパやアメリカでは、旅客機よりも自家用機ジェットやチャーター機で飛んでいくのが当たり前になってきています。多分、中国が先にそうなるのではないかと思います。そうなってくると、日本でもこういうものをどんどん受け入れることで空港は活性化するのはないかと私は思っています。

あと、既存の新幹線だけでなく、将来的にはリニア中央新幹線も活用できるので、首都圏空港の容量不足の受け皿にも成りえると思います。関西空港は、現在も首都圏空港の容量不足から旅客が流れているところもあるわけで、その受け皿としての地位を、セントレアもしっかりと確立することが重要だと思います。

さらに、成田空港に第3滑走路ができて少し離発着に余裕ができると、小型機が入ってきたり、中距離便の就航が可能になったりするので、セントレアから成田空港への便を少し増やし、首都圏との連携ができるのではないかと期待しています。

当たり前のことですが、空港は地域発展に大きく寄与します。ヒト・モノ・情報が集まってきま

すと、その周りにいろんな工場だったり、組み立て工場だったり、いろいろな産業が根つき、周りに住宅などができ、商業ができていきます。まさに港町の典型です。港に船が入るから、そこで人々が商売をしたり、住んだりしてまちができていくということです。このベストプラクティス（最良の事例）がシンガポールです。シンガポールは皆さんもご存じのとおり都市国家です。資源がなく、産業もないので、物流や人流の中継地となることで都市国家を発展させる戦略を取りました。最初は港湾で、船が半島の先を通過するとき、もっと立ち寄ってもらおうと港をどんどん大きくして、船員の食料やオイルの供給基地を整備したり、荷物や貨物が集まってくるので、そこで積み替えたり、あるいは、積み替えたときに工場を組み立てを行ったりして、こういうことで産業が根づいてきたわけです。

さらに、シンガポールは、港湾での戦略の成功をもとに、空港でも同じことをやりました。1981年に4,000mの滑走路を2本備えたチャンギ国際空港を開港しました。その運営理念は、常に需要に先駆けた取り扱い能力を準備することです。混雑がないことを前提に需要予測の先を読んだ整備をし、余裕があるなら、プロモートをどんどんして、国策でシンガポール航空という航空会社を誕生させ、サービスナンバー1の新しい機材をどんどん入れて、人を集めていきました。それがまた人を呼ぶという好循環、要するに需要をつくっていくというやり方をシンガポールはしたのです。今もチャンギ国際空港の進化は止まっておらず、ターミナル建設を続けていますし、AIやビッグデータなどを活用した人件費のかからない効率的な運用や運航のスマートエアポート化を目指しています。

私は空港計画に携わっていますが、需要予測でびくびくしているより、チャンギ国際空港のように「需要追従型」から「需要創出型」へと移行し、それに合うようにどんどん需要をつけたほうがいいのではないかと、それが地域づくりではないかと思っています。先ほど、佐賀空港を例に挙げまし

たが、地域のさまざまな主体がプロモーターになれるわけです。そして、重要なのは「地元地域からくまなく集める」ことです。それには、陸海空すべてのネットワークを活用したターミナル性を強化する必要があります。幸いにして、名古屋地区は、新幹線やリニア中央新幹線も含めて高速交通のターミナル性があるので、それを生かした政策を打ち出し、関西や東京に持っていかれないようにしなければなりません。

例えば、ドイツでは、高速鉄道便を航空便と同じ扱いにして、航空便のナンバーが高速鉄道にもついています。ですから、航空会社のマイレージが高速鉄道便でもつきますし、主要駅でチェックインもできます。日本は縦割り社会なので、それを何とかしないと日本の空港はよくなっていきません。陸上交通ともっと積極的に連携していくべきです。

また、ゼネラル・アビエーションについては先ほど触れましたが、名古屋空港を含む中部広域圏内の空港間で小さな飛行機をどんどん飛ばしていくべきです。新幹線は確かに早いので、それだったら東京に行ってしまうようになるわけです。ただ、新幹線が通っていない地域なら、もっと小さな飛行機を短距離でも飛ばしたほうがいいのかというのが私の考え方です。こういう戦略は日本にはありませんが、世界では当たり前になっています。

これからの空港整備のあり方ですが、先ほどHub and Spoke Systemの話をしました。需要は時間帯によって異なるため、「集中するニーズ」に合わせる事が重要です。機材や人員のスケジューリングもありますが、セントレアの時間別離着陸回数（図表-9）を見ると、一番離発着が集中するのは、お客さんが来やすい朝の時間帯です。朝、家を出てくると10時ぐらいの便が一番乗りやすく便利です。あとは夕方の17時にピークが来るわけです。私は首都圏空港の長期計画に少し携わりましたが、大体同じ傾向で、ピーク時間帯がいっぱいになってくると、その前後の時間帯の離着陸回数も増えていく傾向が見られます。

ニーズへの対応 その1

需要は時間により異なる

ピーク需要への対応



図表-9 セントレアの時間別離着陸回数の状況

セントレアの滑走路の処理容量の目安は、32～38回/時間と言われていて、それにだんだん近づいています。時間帯によってはまだまだ余裕がありますが、航空会社は一番お客さんの利便性の高い時間帯をねらって就航するので、先ほどのピークの時間帯とその前後から増えていきます。そのため、将来のピーク需要にどう対応していくかが課題となっていきます。基幹空港のうち、現在、福岡空港、那覇空港、セントレアのみ1本の滑走路で運用されていますが、福岡空港も那覇空港も、もう

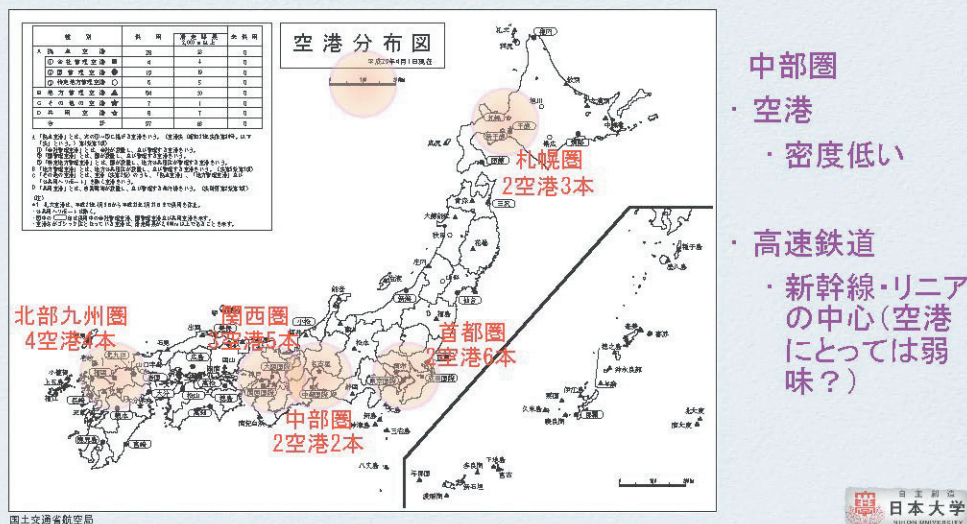
1本の滑走路を建設中であり、セントレアだけが1本の滑走路での運用となり、空港としては非常に心もとない状況です。

図表-10は、大都市の都心から100km内の都市圏で空港施設規模を示したものです。札幌圏は新千歳空港と丘珠空港の2空港・滑走路3本、実は千歳空港にはもう2本滑走路があり、自衛隊が使っていますので、民間が使おうと思えば使えないこともないでしょう。首都圏は、成田空港と羽田空港の2空港・滑走路6本ですが、成田空港にもう1本造ろうとしています。関西圏は、関西空港、伊丹空港、神戸空港の3空港・滑走路5本を擁しています。北部九州圏は、福岡空港、北九州空港、佐賀空港、長崎空港の4空港・滑走路4本ですが、福岡空港にもう1本建設中です。

ところが、中部圏は、セントレアと名古屋空港の2空港・2滑走路のみで、都市圏規模からいって、「三大都市圏なのに滑走路が2本しかない中部圏はどうなんだろう？」と疑問に思うわけです。確かに、先ほどから言っていますように、首都圏と関西圏の間にある新幹線という高速鉄道の影響はあると思います。「新幹線もあって、リニア中

都市圏の空港施設規模

都心100km内の空港・滑走路数



中部圏
・ 空港
・ 密度低い

・ 高速鉄道
・ 新幹線・リニア
の中心(空港
にとっては弱
味?)

図表-10 都市圏の空港施設規模の比較

央新幹線も入るから、そんなに空港は重視しなくてもいいのではないか？」という意見もあるのは確かですが、新幹線はあくまでも国内ですから、グローバル化やインバウンドのことを考えれば、やはりもっともっとしっかりとした空港が中部圏に必要だと思います。

また、空港は緊急ネットワークの災害時の拠点として活躍します。陸上交通はダメージが大きく、新幹線や鉄道などは2週間から1か月ぐらい止まってしまいますが、空港は当日から利用できます。仙台空港は津波で流されてしまいましたが、それ以外の東北の空港は当日から利用できました。定期便は止まってしまいましたが、ヘリによる救助・救援活動に非常に活発に使われました。

この地域では、名古屋空港が拠点になることになっています。名古屋に加えて、実はセントレアも入っているのですが、拠点になるのはなかなか難しいところがあります。なぜなら、大規模空港には民間機が入ってくるので、ヘリの活動の邪魔になるからです。むしろ、規模の小さい空港のほうが活動しやすいので、ヘリベースとして小さな空港が拠点になるのです。ヘリベースに加え、フォワードベース（前線基地）も必要となります。飛行先で燃料を補給し、また飛んで活動して、救助して帰ってくるなど、このような活動を繰り返すのが救助です。救助の範囲、救援の範囲が広がりますので、フォワードベースはいっぱいあることが望ましいです。そのフォワードベースの重要な条件の1つが燃料の備蓄です。もちろんセントレアには航空燃料がありますから、一般の飛行機の離発着が制限されているような状況で災害が収まっているときに、フォワードベースとして使っていくのは十分あり得ることだと思います。こういった使い方は、インフラとしての基本的な、公共、社会資本としての使い方だと思っています。ただ、危惧されるのはセントレアが海上空港だということです。ここは津波の影響も少し受けるという予測もありますし、連絡橋が1本しかないので、そ

こをどうやってしっかりと守っていくかが重要になろうかと思います。

また、点検やアクシデントでの滑走路閉鎖もよく起こりますが、一番多い理由は実はバードストライクです。私は成田空港でバードストライクを減らす研究をしています。夏の間、成田空港では、ツバメがよく飛行機と衝突します。ツバメは小さいから、ぶつかっても大事故につながるような影響はないのですが、それでも滑走路を閉鎖して、車を走らせ、滑走路に何か落ちていないかを点検します。死骸などの落下物がエンジンに巻き込まれると危険なので、滑走路の上をクリアにするのですが、その間の15~20分は飛行機が離発着できなくなります。たかだか15分、20分と思われるかもしれませんが、成田空港のような混雑空港でピークの午後3時ぐらいに起きると、遅延の連鎖によって、夜8時、9時頃になると1時間ぐらいのディレイ（^(※1)delay）になり、非常に大きな問題になってくるのです。

セントレアは24時間空港ですが、夜中に舗装の張り替えなどのメンテナンスを行っていると思います。夜間の2~3時間しか空いていない間に工事をするので、いつも時間に追われた非常に厳しいメンテナンスになっていると思います。航空業界は、ほとんどがリダンダント（^(※2)redundant）による安定的なサービス提供を行っていて、いざという時のために、情報機器や照明などのすべてが二重三重のバックアップになっています。そういうことから考えると、これだけ大規模な空港が滑走路1本で運用されているとなると、やはり心もとないと思わざるを得ません。

関西空港では、2本目の滑走路を造りましたが、その大きな理由の1つには、第1滑走路での大規模全面改修が必要だったということがありました。セントレアは津波の影響を少なからず受ける空港ですので、液状化も含めて、しっかりとした対策をすることが重要となってきます。羽田空港では、全面的な液状化対策に100年かかると言われてい

(※1) 飛行機などの出発予定時刻が遅れること。遅延である。遅延原因の一例として航空機の機材整備不良や空港混雑、悪天候などが挙げられる。
(※2) 最低限必要な量より多めに設備を用意しておき、一部の設備が故障してもサービスを継続して提供できるようにシステムを構築すること。

ます。100年も待っていただけないと思うのですが、今はD滑走路しか液状化対策ができていません。C滑走路は今、液状化対策を行っていますが、これが日本の基幹空港の実態で、地震大国でありながら対策が遅れているのです。

世界の空港間競争に勝ち抜くため、首都圏のみならず関西圏、中部圏、さらには政令指定都市を含め、日本全国で空港政策をしっかりとやっていく必要があります。それには、陸域・海域・空域の利用調整を積極的に検討する必要がありますが、その際、海域立地している空港が有利になります。一方でラストワンマイル（最後に残された短い距離）や高速鉄道・小型機の乗り入れを含めた空港アクセスの高速化が重要となってきます。

年初めに、トランプ大統領が別荘にこもって考えたアメリカの2018年の政策の中には、インフラ整備に重点を置くというのがありました。そこには空港政策も含まれていて、遅延で年間300億ドル規模の損失があるので、これを何とかしたいというのが含まれていました。日本の空港政策を何とかしたいというのが、空港計画を専門としている私が思っていることです。それには、これまでの「需要追従型」から「需要創出型」へと移行し、需要は創造していくという意気込みで空港計画を行っていく必要があると思っています。空港は、構想から計画、建設、供用に10年、20年、長いときには30年かかりますので、先を見越して今すぐにでも日本の空港整備計画をきちんとやっていかなければいけません。

ご清聴いただきまして、どうもありがとうございました。