

2011 年度

中部広域圏における国際航空旅客動態と課題に関する調査研究会

中間取りまとめ

2012 年 5 月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

<目 次>

はじめに	1
(1)研究会設立の背景・目的	1
(2)研究会概要	1
第1章 空港利用率に関する検討.....	2
(1)三大都市圏における空港利用率の把握	2
(2)国内線利用率の把握	5
(3)前日宿泊率の把握	6
第2章 渡航先別旅客数と国際線路線網の把握.....	7
(1)拠点空港における渡航先別旅客数の把握	7
(2)三大都市圏における渡航先別出国者数の把握.....	9
第3章 一般化費用に関する検討.....	12
(1)出国者1人当たり一般化費用の算出	12
(2)一般化費用削減効果	14
(3)空港利用率と出国者1人当たり一般化費用との関係把握.....	15
第4章 出国率に関する検討	21
(1)三大都市圏における出国率の把握	21
(2)出国率と1人当たり県民所得との関係把握.....	22
(3)出国率と1人当たり一般化費用との関係把握.....	23
第5章 外国人旅行者の利用空港に関する検討.....	24
(1)外国人旅行者の利用空港と国内訪問地の把握.....	24
第6章 来年度研究会の検討課題と方向性.....	26
おわりに	28

はじめに

(1) 研究会設立の背景・目的

中部国際空港をはじめとする中部地域の全空港の活用促進により中部広域9県(富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀)の航空需要拡大を目指すために中部広域圏における国際航空旅客動態と課題に関する調査を実施している。

本調査の実施に当たり、実施計画、調査内容、さらに定量的分析に係る技術的な面も含めて包括的な助言、意見を求め反映させることにより、調査成果の精度、水準を高め信頼性の高い成果を得る事を目的として、学識者により構成される研究会を設立する。研究会は2012年度までの2ヶ年継続して実施する。

(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6名で構成する。

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
	花岡 伸也	東京工業大学国際開発工学専攻准教授
	秀島 栄三	名古屋工業大学教授
	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

2) 検討会の実施状況

第一回 2011年10月4日(木)
第二回 2012年2月16日(木)
第三回 2012年3月27日(火)

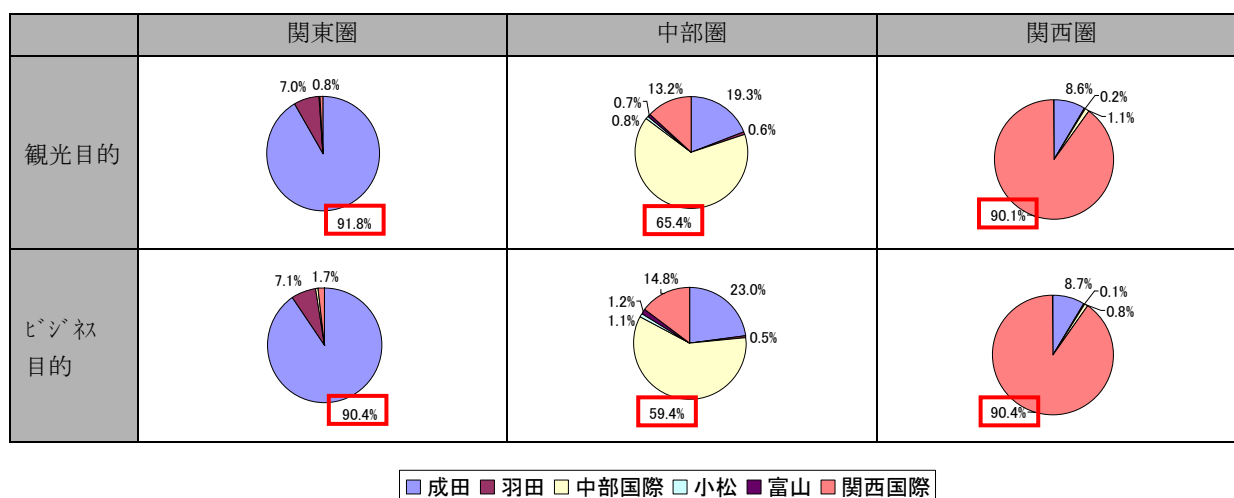
3) 研究会での検討事項

中部広域圏における国際航空旅客動態に関する調査において定量的に分析された中部地域における空港利用の状況調査結果を基に、中部地域の空港利用に関する課題の抽出を実施する。

第1章 空港利用率に関する検討

(1) 三大都市圏における空港利用率の把握

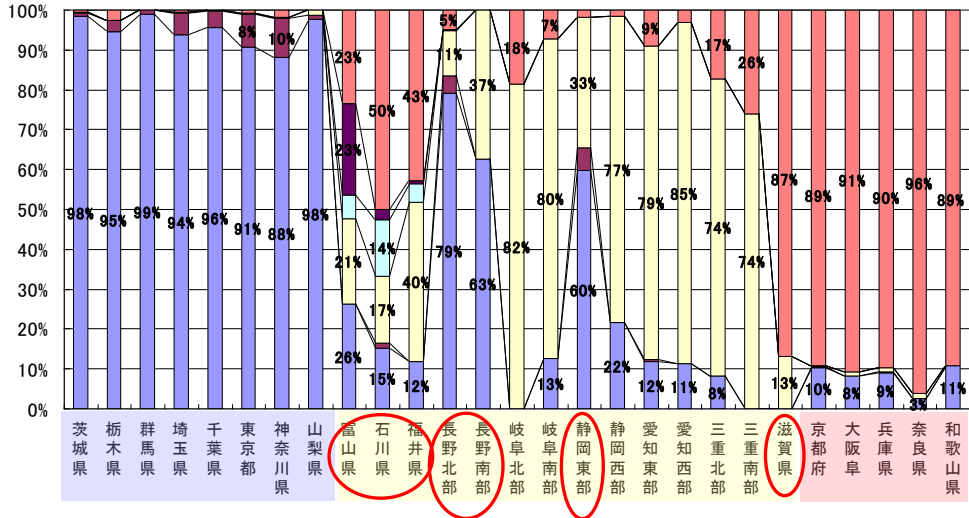
- 国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」より、三大都市圏における国際航空旅客動態の特質を整理した。
- 中部圏の出入国における中部国際空港利用率は、観光目的が65.4%、ビジネス目的が59.4%と、他圏域に比べ自地域空港利用率が低い。特に、北陸地域、滋賀県は約20~50%、約80~90%と関西国際空港利用が多く、長野県北部南部地域、静岡県東部地域では約60~80%、約60~70%と成田空港利用が多く、中部国際空港利用が約10%~40%と少ない。
- また、中部圏全体で見ると、観光目的(65.4%)よりビジネス目的(59.4%)の方が中部国際空港の利用率が低くなっており、ビジネス目的の場合は、便数が多くフリークエンシーの高い東西空港利用が多いと推測される。



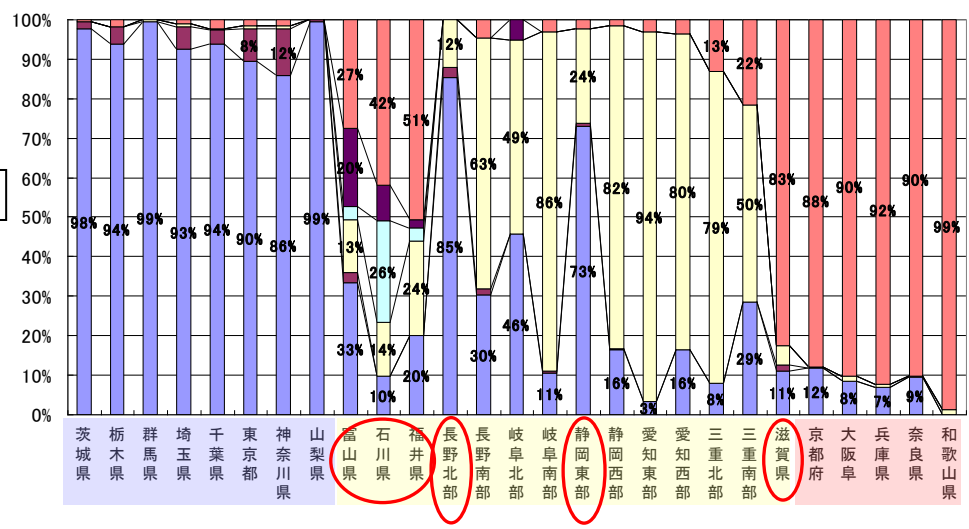
出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」より作成

図1-1 三大都市圏における空港利用率

観光目的



ビジネス目的

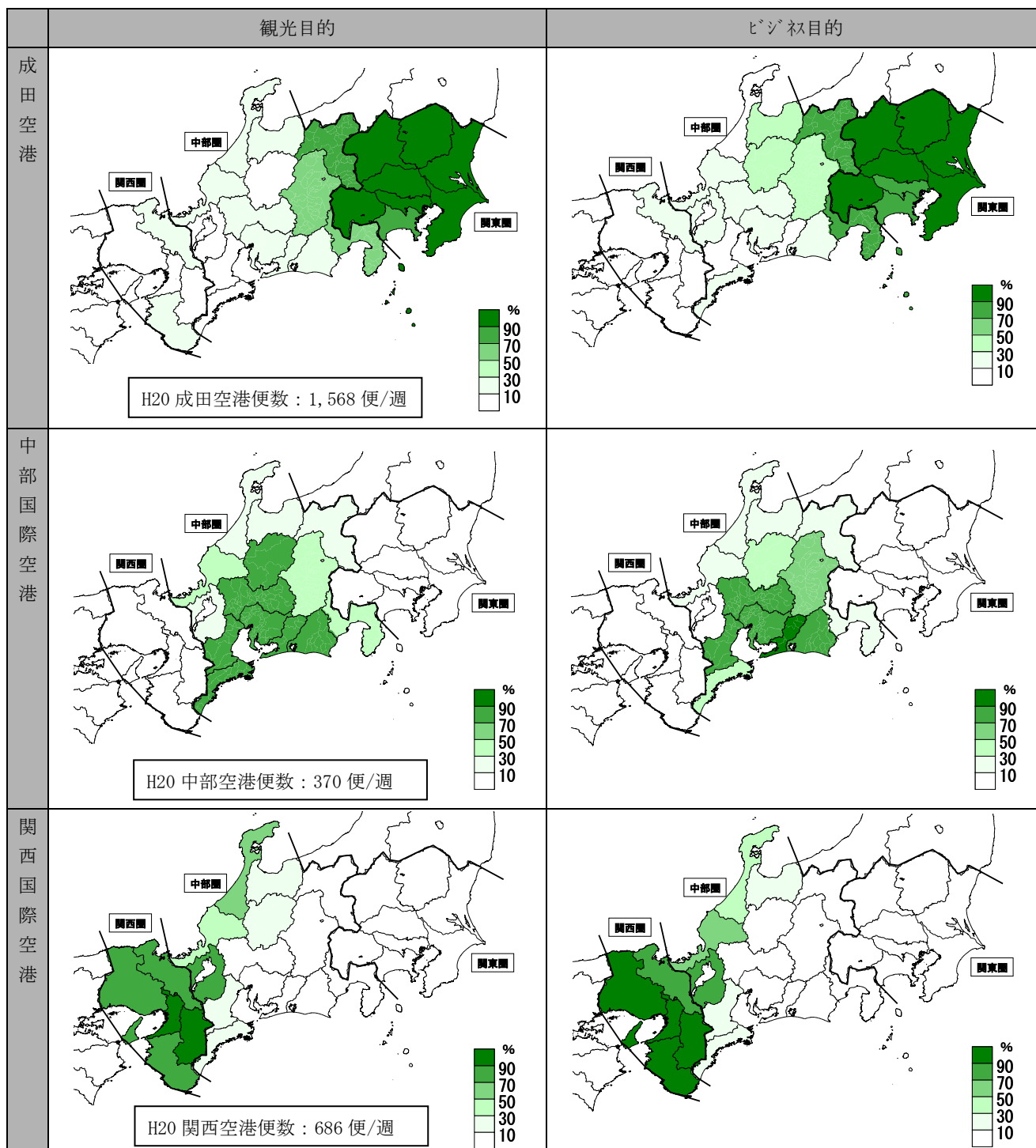


■成田 ■羽田 ■中部国際 ■小松 ■富山 ■関西国際

出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」より作成

図 1-2 居住地域別の出入国空港利用率

- ・中でも、利用率の高い三大拠点空港の居住地別利用率を見ると、関東圏、関西圏は自地域空港である、成田空港、関西国際空港の利用率が高い。
- ・一方、中部国際空港については、愛知県西部・東部地域、岐阜県北部・南部地域、三重県北部・南部地域、静岡県西部地域、長野県南部地域等で利用率が高くなっているが、利用率の値自体は関東圏の成田利用率や関西圏の関空利用率と比べて低い。
- ・これは、成田空港、関西国際空港と比べて中部国際空港の便数が 370 便/週と少ないことが要因の一つとして考えられるが、中部国際空港の利用促進を図るためには、当該地域の更なる利用率の向上と、他空港利用率の高い北陸地域等の利用率を高めることが必要と考えられる。



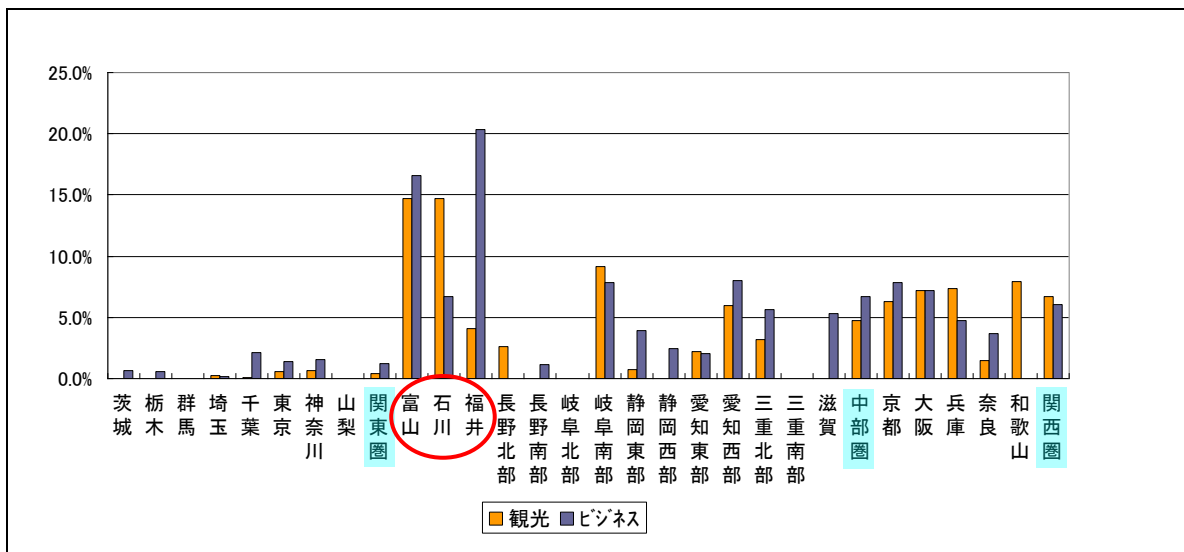
出典：国土交通省航空局「平成 20 年国際航空旅客動態調査」より作成

図 1-3 三大拠点空港利用率

(2) 国内線利用率の把握

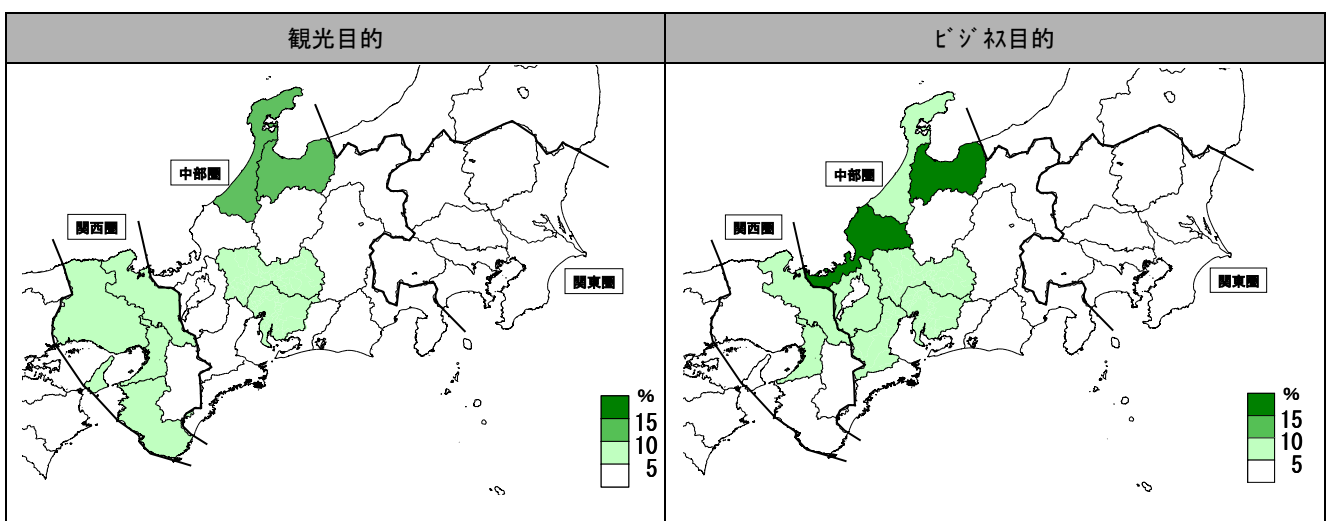
- ・ 出国者の国内線利用率について圏域で見ると、関東圏居住者の国内線利用率は殆ど見られないが、中部圏と関西圏の国内線利用率は、ほぼ同程度見られる。
- ・ 地域別で見ると、中部圏は特に北陸地域における国内線利用率が高い。これは、成田空港利用時における国内線利用が多いことに起因しており、北陸地域から成田空港までは物理的な距離があるため国内線を利用する割合が高くなっており、出国空港までの費用（交通費に所要時間をコストに換算して得られた金額の総費用）も高くなっているものと想定される。

注：旅行会社の旅行パック等を利用する場合、出国空港までの国内線航空料金は、旅行パック料金に含まれていることもあり、その場合は負担と感じない面もあるが、本集計からは旅行パック利用者が否かを判断することは困難であり、また、国内線航空料金が旅行パック料金に含まれているか否かについても把握する事ができない。



出典：国土交通省航空局「平成 20 年国際航空旅客動態調査」より作成

図 1-4 居住地域別の国内線利用率



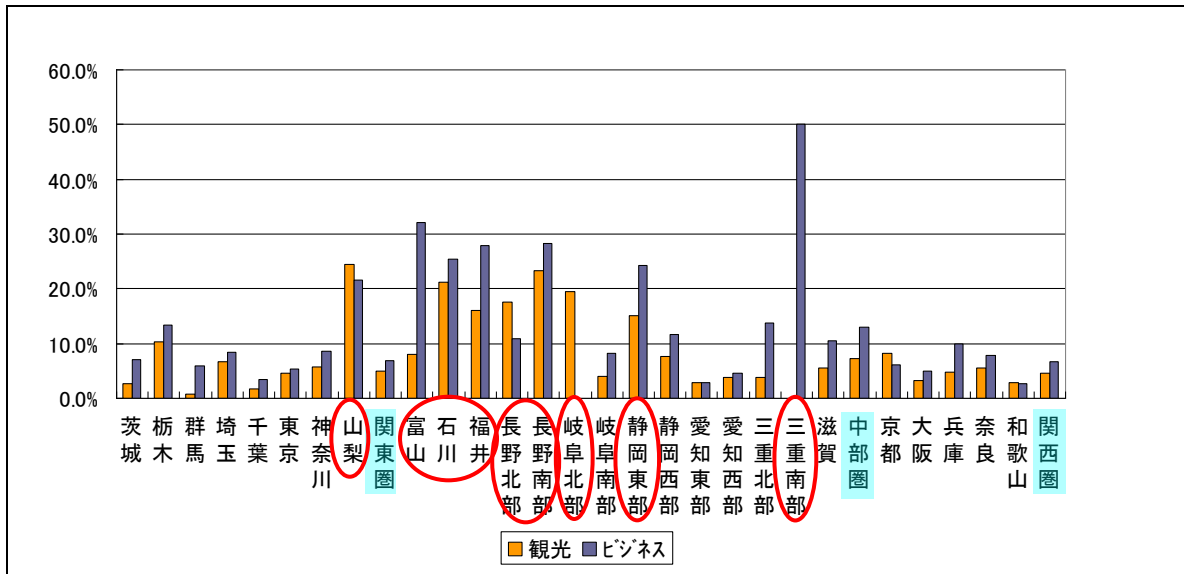
出典：国土交通省航空局「平成 20 年国際航空旅客動態調査」より作成

図 1-5 居住地域別の国内線利用率

(3) 前日宿泊率の把握

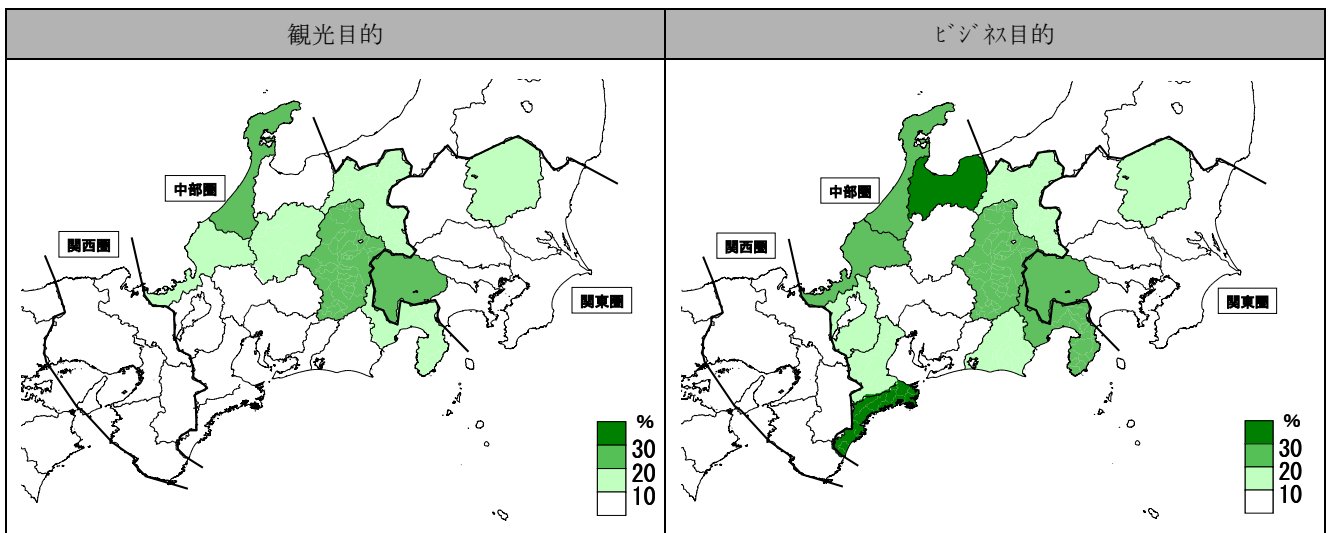
- ・ 出国者の前日宿泊率について圏域で見ると、関東圏、関西圏居住者の前日宿泊率は低いが、中部圏の前日宿泊率は他圏域と比べ高い。
- ・ 特に、中部地域のビジネス目的において前日宿泊率が高くなっている地域が多く、北陸地域や長野県北部・南部地域、静岡県西部・東部地域、三重県北部・南部地域、滋賀県等で、成田空港や関西国際空港利用時における前日宿泊率が高くなっている。

注：但し、ビジネス目的の場合は、東京や大阪等の事業所に立ち寄っている場合もあり、出国空港までの国内交通アクセス費用の負担増とはならない場合もある。



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」より作成

図1-6 居住地域別の前日宿泊率



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」より作成

図1-7 居住地域別の前日宿泊率

第2章 渡航先別旅客数と国際線路線網の把握

(1) 拠点空港における渡航先別旅客数の把握

- ・空港旅客比率を見ると、平成20年で成田空港は約62%、中部国際空港は約12%、関西国際空港は約22%となっており、成田空港の旅客数が圧倒的に多く、中部国際空港の5倍以上となっている。
- ・次に、渡航先別空港旅客比率を見ると、どの方面も成田空港が約50%以上を占めているが、『ハワイ』、『グアム・サイパン』、『台湾』、『韓国』、『中国』等では、中部国際空港の旅客比率が約14%～18%と、北米、ヨーロッパ等の他方面と比べると高い。

表2-1 拠点空港別の渡航先別旅客数

単位：人/年

利用空港	北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ/アジア	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計	
H18	成田空港	1,508,054	846,306	548,021	505,436	1,628,090	452,368	581,619	915,593	1,313,745	1,561,322	125,014	9,985,568
	羽田空港	0	0	0	0	0	0	0	375,622	0	0	0	375,622
	中部国際空港	142,809	187,007	143,109	93,404	152,771	62,631	131,972	360,964	399,155	266,680	30,131	1,970,633
	小松空港	0	0	0	0	0	0	115	11,335	15,338	0	0	26,788
	富山空港	0	0	0	0	547	0	0	11,355	22,074	0	0	33,976
関西国際空港	280,604	311,059	237,357	211,402	501,637	142,984	245,643	444,983	764,641	614,948	87,514	3,842,772	
H19	成田空港	1,497,869	841,406	547,874	508,646	1,578,929	405,665	584,112	856,254	1,341,179	1,649,462	133,645	9,945,041
	羽田空港	0	0	0	0	0	0	0	355,324	67,712	0	0	423,036
	中部国際空港	131,912	191,947	139,793	69,497	201,524	71,207	130,789	360,367	396,300	269,052	49,843	2,012,231
	小松空港	0	0	0	0	0	608	0	11,071	10,799	694	0	23,172
	富山空港	0	0	0	0	861	0	0	8,592	20,447	213	0	30,113
関西国際空港	193,609	273,858	232,186	168,852	514,108	167,324	264,029	391,805	687,630	684,285	86,101	3,663,787	
H20	成田空港	1,250,772	808,693	530,164	489,991	1,515,262	465,782	519,331	1,103,437	1,103,322	1,385,135	130,905	9,302,794
	羽田空港	0	0	0	0	0	60,811	0	408,902	110,255	0	0	579,968
	中部国際空港	114,326	131,935	135,901	80,698	168,516	81,637	142,188	319,902	305,052	305,475	29,469	1,815,099
	小松空港	0	0	0	89	2,489	86	3,119	10,883	5,893	327	0	22,886
	富山空港	0	0	0	0	1,043	0	0	10,037	12,464	139	0	23,683
関西国際空港	160,417	227,175	192,481	142,639	459,660	164,151	219,361	472,076	548,602	627,915	105,314	3,319,791	

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

表2-2 渡航先別空港旅客比率（タテ％）

利用空港	北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ/アジア	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計	
H18	成田空港	78%	63%	59%	62%	71%	69%	61%	43%	52%	64%	52%	62%
	羽田空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	0%	0%	0%	2%
	中部国際空港	7%	14%	15%	12%	7%	10%	14%	17%	16%	11%	12%	12%
	小松空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
	富山空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
関西国際空港	15%	23%	26%	26%	22%	22%	26%	21%	30%	25%	36%	24%	
H19	成田空港	82%	64%	60%	68%	69%	63%	60%	43%	53%	63%	50%	62%
	羽田空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	3%	0%	0%	3%
	中部国際空港	7%	15%	15%	9%	9%	11%	13%	18%	16%	10%	18%	13%
	小松空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	富山空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
関西国際空港	11%	21%	25%	23%	22%	26%	27%	20%	27%	26%	32%	23%	
H20	成田空港	82%	69%	62%	69%	71%	60%	59%	47%	53%	60%	49%	62%
	羽田空港	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	18%	5%	0%	0%	4%
	中部国際空港	7%	11%	16%	11%	8%	11%	16%	14%	15%	13%	11%	12%
	小松空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	富山空港	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
関西国際空港	11%	19%	22%	20%	21%	21%	25%	20%	26%	27%	40%	22%	

※網掛け部分は、上位2番目までの空港。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

- また、拠点空港の便数と渡航先別旅客数について、平成20年と平成19年を比較すると、中部国際空港の全体としては、平成20年秋のリーマンショックの影響もあり、平成20年の便数、旅客数共に減少している。
- ただし、方面別について比較すると、『香港・マカオ』については、中部国際空港の便数、旅客数共に増加している。また、中部国際空港の『オセアニア』、『台湾』、『東南アジア』方面については中部国際空港の便数は減少しているものの、中部国際空港の旅客数は増加している方面も存在する。

表 2-3 拠点空港の便数の対前年比 (H20/H19) と差分 (H20-H19)

空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
H19実数	成田空港	316	68	63	82	176	80	99	126	296	244	34	1,584
	羽田空港	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	56
	中部国際空港	21	14	28	7	17	17	44	61	114	42	7	372
	関西国際空港	28	21	21	30	38	37	46	91	186	115	30	643
H20実数	成田空港	299	61	63	81	171	77	92	133	311	240	40	1,568
	羽田空港	0	0	0	0	0	7	0	56	28	0	0	91
	中部国際空港	21	7	28	6	18	23	37	59	126	38	7	370
	関西国際空港	32	14	28	25	41	43	45	91	229	108	30	686

空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
対前年比 (H20/H19)	成田空港	0.95	0.90	1.00	0.99	0.97	0.96	0.93	1.06	1.05	0.98	1.18	0.99
	羽田空港	-	-	-	-	-	-	-	1.00	-	-	-	1.63
	中部国際空港	1.00	0.50	1.00	0.86	1.06	1.35	0.84	0.97	1.11	0.90	1.00	0.99
	関西国際空港	1.14	0.67	1.33	0.83	1.08	1.16	0.98	1.00	1.23	0.94	1.00	1.07

空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
差分 (H20-H19)	成田空港	-17	-7	0	-1	-5	-3	-7	7	15	-4	6	-16
	羽田空港	-	-	-	-	-	7	-	0	28	-	-	35
	中部国際空港	0	-7	0	-1	1	6	-7	-2	12	-4	0	-2
	関西国際空港	4	-7	7	-5	3	6	-1	0	43	-7	0	43

※網掛け部分は、減少している箇所。

出典：「FUJI AIRWAYS GUIDE (各年5月号)」より出発便のみを対象として作成

表 2-4 拠点空港の渡航先別旅客数の対前年比 (H20/H19) と差分 (H20-H19)

利用空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
H19実数	成田空港	1,497,869	841,406	547,874	508,646	1,578,929	405,665	584,112	856,254	1,341,179	1,649,462	133,645	9,945,041
	羽田空港	0	0	0	0	0	0	0	355,324	67,712	0	0	423,036
	中部国際空港	131,912	191,947	139,793	69,497	201,524	71,207	130,789	360,367	396,300	269,052	49,843	2,012,231
	関西国際空港	193,609	273,858	232,186	168,852	514,108	167,324	264,029	391,805	687,630	684,285	86,101	3,663,787
H20実数	成田空港	1,250,772	808,693	530,164	489,991	1,515,262	465,782	519,331	1,103,437	1,103,322	1,385,135	130,905	9,302,794
	羽田空港	0	0	0	0	0	60,811	0	408,902	110,255	0	0	579,968
	中部国際空港	114,326	131,935	135,901	80,698	168,516	81,637	142,188	319,902	305,052	305,475	29,469	1,815,099
	関西国際空港	160,417	227,175	192,481	142,639	459,660	164,151	219,361	472,076	548,602	627,915	105,314	3,319,791

利用空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
対前年比 (H20/H19)	成田空港	0.84	0.96	0.97	0.96	0.96	1.15	0.89	1.29	0.82	0.84	0.98	0.94
	羽田空港	-	-	-	-	-	-	-	1.15	1.63	-	-	1.37
	中部国際空港	0.87	0.69	0.97	1.16	0.84	1.15	1.09	0.89	0.77	1.14	0.59	0.90
	関西国際空港	0.83	0.83	0.83	0.84	0.89	0.98	0.83	1.20	0.80	0.92	1.22	0.91

利用空港		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
差分 (H20-H19)	成田空港	-247,097	-32,713	-17,710	-18,655	-63,667	60,117	-64,781	247,183	-237,857	-264,327	-2,740	-642,247
	羽田空港	-	-	-	-	-	60,811	-	53,578	42,543	-	-	156,932
	中部国際空港	-17,586	-60,012	-3,892	11,201	-33,008	10,430	11,399	-40,465	-91,248	36,423	-20,374	-197,132
	関西国際空港	-33,192	-46,683	-39,705	-26,213	-54,448	-3,173	-44,668	80,271	-139,028	-56,370	19,213	-343,996

※網掛け部分は、減少している箇所。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査 (各年)」より作成

(2) 三大都市圏における渡航先別出国者数の把握

- ・ 関東圏、中部圏、関西圏における渡航先別居住地域比率について比較すると、関東圏の出国者数が平成 20 年で約 60%と最も多く、次いで関西圏が約 20%、中部圏が約 19%となっており、中部圏と関西圏の出国者数は近接しているものの、中部国際空港の利用率は少ない状況である。
- ・ 中部圏の渡航先シェアが高い方面は、『ヨーロッパ・アフリカ』、『韓国』、『中国』、『東南アジア』等であり、中部国際空港は『韓国』、『中国』、『東南アジア』方面への旅客数は多いものの、『ヨーロッパ・アフリカ』方面への旅客数は少ないため、当該方面への渡航者は、他空港を利用していると思われる。

表 2-5 居住地域別の渡航先別出国者数

居住地		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
H18	関東	995,444	666,489	488,494	371,273	1,179,361	387,133	536,024	861,194	1,170,261	1,270,470	105,121	8,031,264
	中部	267,216	223,347	172,495	143,413	303,275	90,195	156,231	405,903	516,545	420,690	40,524	2,739,834
	関西	226,035	223,827	190,204	158,573	384,155	108,444	195,765	382,141	581,779	414,497	61,025	2,926,445
H19	関東	910,199	681,501	483,298	359,607	1,138,408	330,722	533,905	805,728	1,178,052	1,419,720	114,955	7,956,095
	中部	242,525	231,365	175,366	141,949	348,597	101,956	142,149	404,484	475,596	387,712	56,613	2,708,312
	関西	248,562	190,194	179,615	128,177	395,970	120,293	220,544	349,021	505,893	462,749	54,607	2,855,625
H20	関東	665,514	617,743	491,754	314,138	1,175,254	403,178	461,861	1,047,950	1,213,377	1,041,986	108,206	7,540,961
	中部	230,508	208,470	173,725	144,498	274,778	96,483	173,705	361,124	369,913	351,281	43,376	2,427,861
	関西	203,756	181,597	139,025	118,166	341,988	123,709	169,970	423,756	402,247	386,732	61,300	2,552,246

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

表 2-6 渡航先別居住地域比率（タテ％）

居住地	北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計	
H18	関東	67%	60%	57%	55%	63%	66%	60%	52%	52%	60%	51%	59%
	中部	18%	20%	20%	21%	16%	15%	18%	25%	23%	20%	20%	20%
	関西	15%	20%	22%	24%	21%	19%	22%	23%	26%	20%	30%	21%
H19	関東	65%	62%	58%	57%	60%	60%	60%	52%	55%	63%	51%	59%
	中部	17%	21%	21%	23%	19%	18%	16%	26%	22%	17%	25%	20%
	関西	18%	17%	21%	20%	21%	22%	25%	22%	23%	20%	24%	21%
H20	関東	61%	61%	61%	54%	66%	65%	57%	57%	61%	59%	51%	60%
	中部	21%	21%	22%	25%	15%	15%	22%	20%	19%	20%	20%	19%
	関西	19%	18%	17%	20%	19%	20%	21%	23%	20%	22%	29%	20%

※網掛け部分は、20%以上の箇所。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

表 2-7 居住地域別の渡航者行先比率（ヨコ％）

居住地	北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計	
H18	関東	12%	8%	6%	5%	15%	5%	7%	11%	15%	16%	1%	100%
	中部	10%	8%	6%	5%	11%	3%	6%	15%	19%	15%	1%	100%
	関西	8%	8%	6%	5%	13%	4%	7%	13%	20%	14%	2%	100%
H19	関東	11%	9%	6%	5%	14%	4%	7%	10%	15%	18%	1%	100%
	中部	9%	9%	6%	5%	13%	4%	5%	15%	18%	14%	2%	100%
	関西	9%	7%	6%	4%	14%	4%	8%	12%	18%	16%	2%	100%
H20	関東	9%	8%	7%	4%	16%	5%	6%	14%	16%	14%	1%	100%
	中部	9%	9%	7%	6%	11%	4%	7%	15%	15%	14%	2%	100%
	関西	8%	7%	5%	5%	13%	5%	7%	17%	16%	15%	2%	100%

※網掛け部分は、行先比率が 10%以上の箇所。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

・また、平成 18 年～20 年にかけての居住地別の渡航先別出国者数の推移を見ると、特に関西圏が H20 年/H18 年比で 0.87 倍と最も減少しており、渡航先別では、『グアム・サイパン』が 0.73 倍、『オセアニア』が 0.75 倍、『中国』が 0.69 倍と特に減少している。中部圏については、H20 年/H18 年比で 0.89 倍となっており、渡航先別では、『中国』が 0.72 倍と最も落ち込んでいる一方、『香港・マカオ』が 1.07 倍、『台湾』が 1.11 倍と増加している。

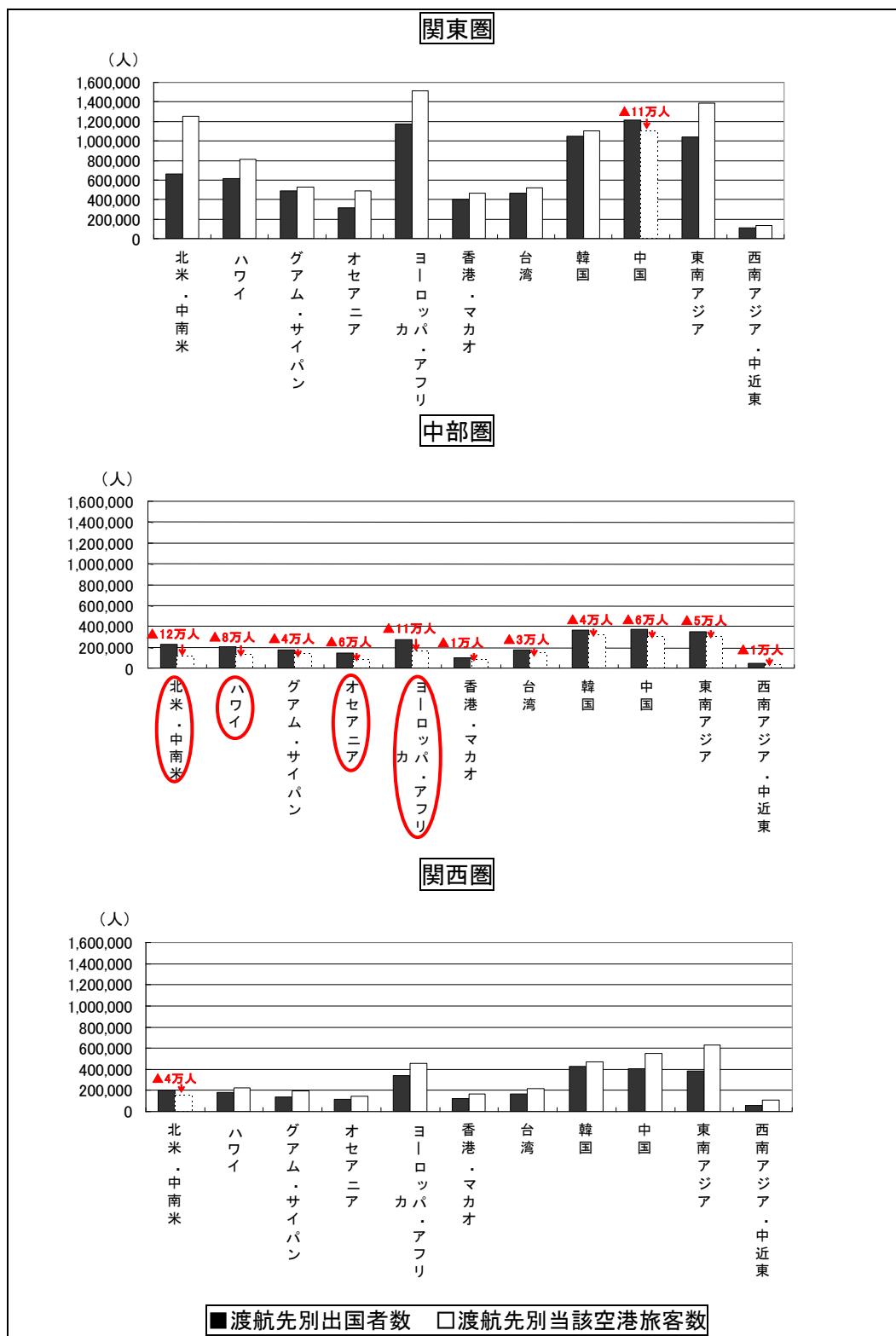
表 2-8 居住地別の渡航先別出国者数の推移【経年比】

居住地		北米・中南米	ハワイ	グアム・サイパン	オセアニア	ヨーロッパ・アフリカ	香港・マカオ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジア・中近東	計
H19/H18	関東	0.91	1.02	0.99	0.97	0.97	0.85	1.00	0.94	1.01	1.12	1.09	0.99
	中部	0.91	1.04	1.02	0.99	1.15	1.13	0.91	1.00	0.92	0.92	1.40	0.99
	関西	1.10	0.85	0.94	0.81	1.03	1.11	1.13	0.91	0.87	1.12	0.89	0.98
H20/H19	関東	0.73	0.91	1.02	0.87	1.03	1.22	0.87	1.30	1.03	0.73	0.94	0.95
	中部	0.95	0.90	0.99	1.02	0.79	0.95	1.22	0.89	0.78	0.91	0.77	0.90
	関西	0.82	0.95	0.77	0.92	0.86	1.03	0.77	1.21	0.80	0.84	1.12	0.89
H20/H18	関東	0.67	0.93	1.01	0.85	1.00	1.04	0.86	1.22	1.04	0.82	1.03	0.94
	中部	0.86	0.93	1.01	1.01	0.91	1.07	1.11	0.89	0.72	0.84	1.07	0.89
	関西	0.90	0.81	0.73	0.75	0.89	1.14	0.87	1.11	0.69	0.93	1.00	0.87

※網掛け部分は、比較年との変化が 10%以上増加している箇所。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年）」より作成

- ・また、圏域毎に渡航先別出国者数と渡航先別当該空港旅客数とを比較すると、どの方面についても、中部圏居住者の出国者数が、当該空港（中部国際、小松、富山空港）利用者数を上回っており、中部圏の旅客需要を十分にカバーしていない状況にある。
- ・特に、『北米・中南米』、『ハワイ』、『オセアニア』、『ヨーロッパ・アフリカ』等で中部圏出国者数の方が大きく上回っており、当該地域への旅客需要を十分にカバーしきれしていない。



※当該空港とは、関東圏－成田空港、羽田空港。中部圏－中部国際空港、小松空港、富山空港。関西圏－関西国際空港を指す。

図 2-1 渡航先別出国者数と渡航先別当該空港旅客数

第3章 一般化費用に関する検討

(1) 出国者1人当たり一般化費用の算出

- ・成田空港、羽田空港、中部国際空港、関西国際空港を対象に、各居住地域から出国空港までの国内アクセス費用を算出する。その国内アクセス費用算出の際には、一般化費用を用いる。
- ・一般化費用とは、運賃や料金その他、出国空港までの所要時間をコスト換算し、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ある。
- ・この一般化費用の算出においては、各居住地域から出国空港までの代表交通機関（乗用車、直行バス、鉄道、国内線、フェリー）を「平成20年国際航空旅客動態調査」より設定し、一般化費用の算出を行った。また、前日宿泊が見られる場合は、宿泊費用を料金に加算した。

[出国者1人当たり一般化費用の算出結果]

- ・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、静岡県東部地域等で約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、静岡県東部地域等では、一般化費用の高い成田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。

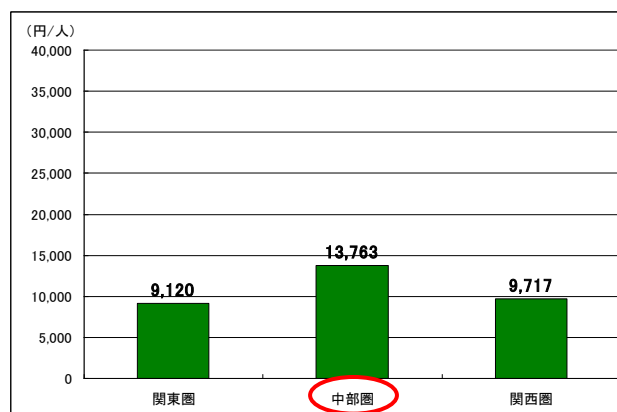


図3-1 居住圏域別の出国者1人当たり一般化費用（円/人）

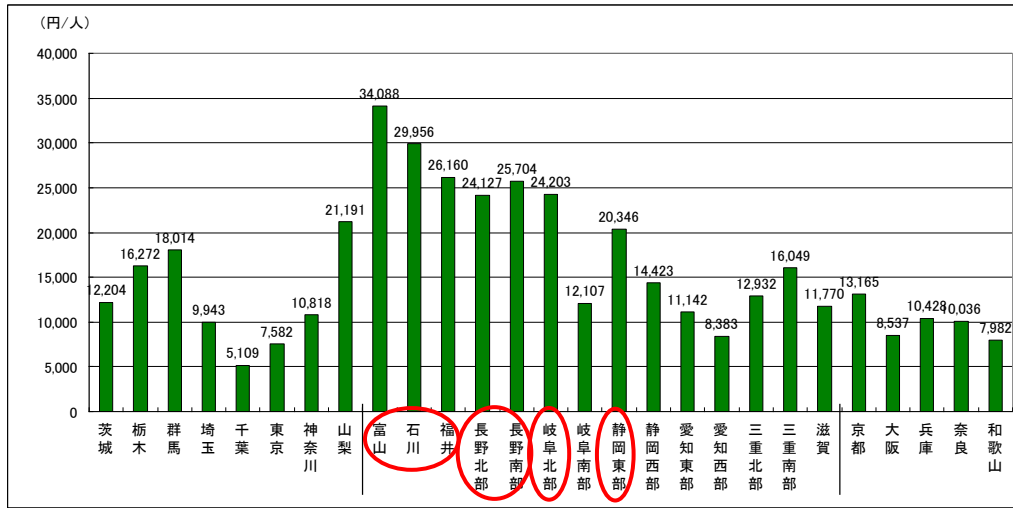


図 3-2 居住地域別の出国者 1 人当たり一般化費用 (円/人)

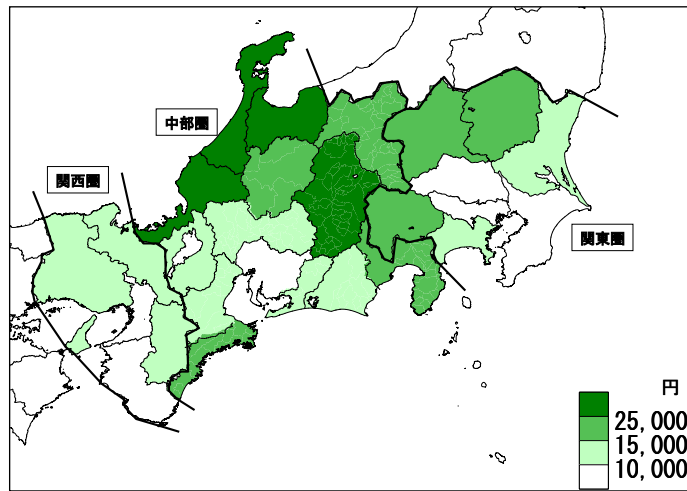


図 3-3 居住地域別の出国者 1 人当たり一般化費用 (円/人)

表 3-1 居住地域から利用空港までの出国者 1 人当たり一般化費用 (円/人)

		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
	小計	8,941	5,145	28,478	37,257	9,120
	中部	富山	38,067	29,280	27,951	34,215
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
長野 南部		28,954	23,273	21,834	36,165	25,704
岐阜 北部		36,199	—	21,074	31,351	24,203
岐阜 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
静岡 西部		24,372	20,793	11,790	20,736	14,423
愛知 東部		24,968	—	8,901	23,771	11,142
愛知 西部		29,048	—	4,778	19,771	8,383
三重 北部		35,888	—	9,185	19,884	12,932
三重 南部		40,088	—	9,398	26,075	16,049
滋賀		35,905	—	15,966	9,884	11,770
小計	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
	小計	35,051	39,372	19,238	7,098	9,717
計	10,883	5,773	9,146	9,453	10,136	

(2) 一般化費用削減効果

- ・更に、一般化費用の最も低い空港*を利用することによる一般化費用削減効果を算出すると、中部圏全体では約 76 億円/年となり、関東圏の約 28 億円/年、関西圏の約 60 億円/年と比較すると、最も削減額が高い。また、中部圏全体の一般化費用の合計額に占める一般化費用削減額の割合は約 23.6%となっており、経済効率性の観点からも中部国際空港利用の促進が求められる。
- ・地域別に見ると、中部圏の中でも特に出国者数の多い愛知県西部地域における削減額が高く、約 33 億円/年（約 41.3%）となっている。 ※羽田空港を除く。

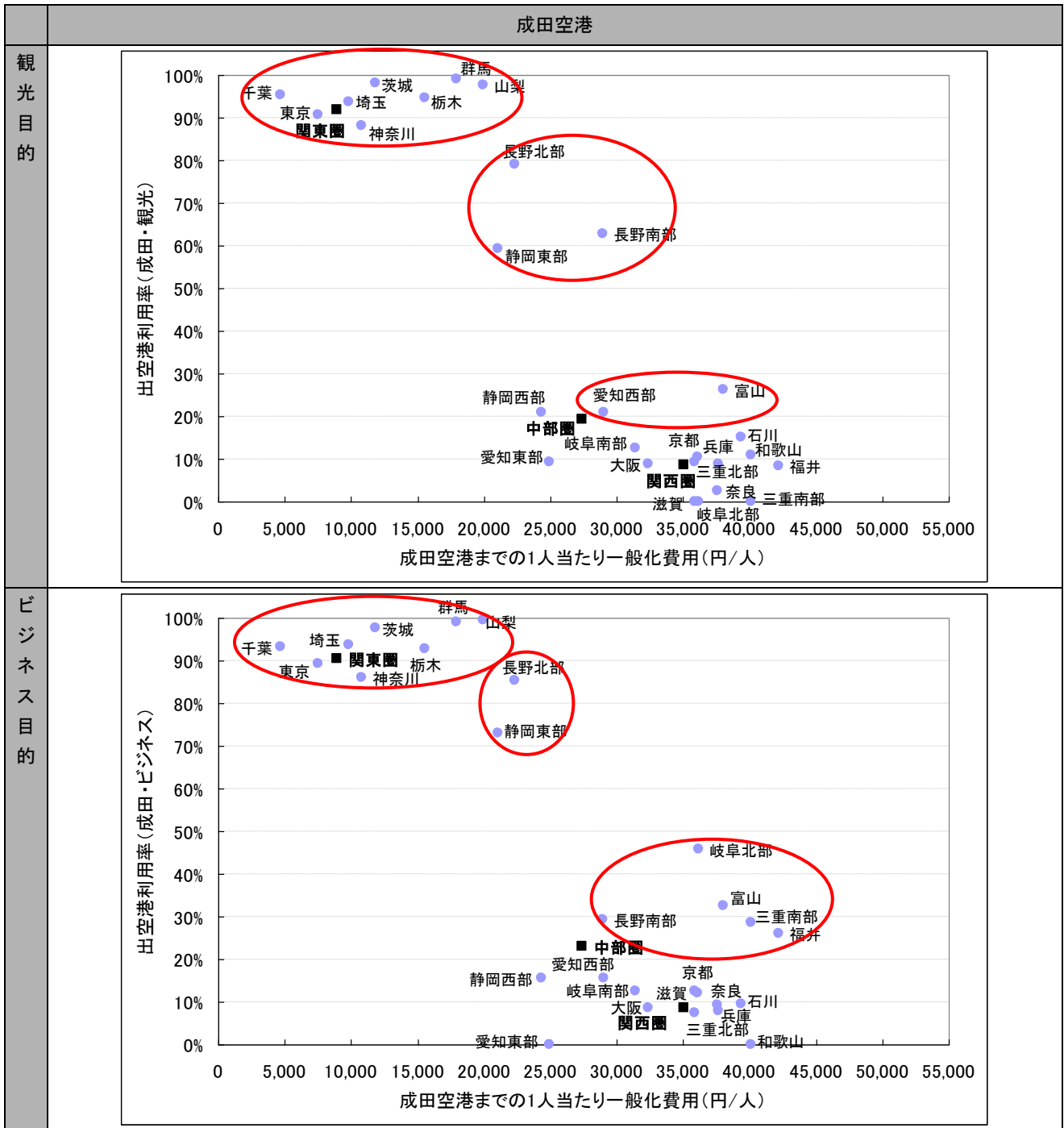
表 3-2 一般化費用の最も低い空港を利用することによる一般化費用削減効果

単位:百万円/年

		一般化費用(合計) A	一般化費用削減効果 B	削減効果の割合 B/A	
関東	茨城	3,566	92	2.6%	
	栃木	2,883	123	4.3%	
	群馬	3,067	8	0.3%	
	埼玉	9,331	236	2.5%	
	千葉	4,985	322	6.5%	
	東京	22,278	1,035	4.6%	
	神奈川	18,335	845	4.6%	
	山梨	1,926	126	6.5%	
小計		66,372	2,787	4.2%	
中部	富山	1,839	298	16.2%	
	石川	2,001	304	15.2%	
	福井	1,525	279	18.3%	
	長野	北部	1,250	91	7.3%
		南部	2,435	343	14.1%
	岐阜	北部	296	42	14.3%
		南部	2,535	829	32.7%
	静岡	東部	3,982	384	9.6%
		西部	2,775	467	16.8%
	愛知	東部	924	186	20.2%
		西部	7,969	3,291	41.3%
	三重	北部	2,141	584	27.3%
		南部	284	151	53.1%
	滋賀	1,988	303	15.3%	
小計		31,944	7,552	23.6%	
関西	京都	3,618	997	27.6%	
	大阪	10,011	2,669	26.7%	
	兵庫	7,407	1,861	25.1%	
	奈良	1,966	289	14.7%	
	和歌山	612	209	34.2%	
小計		23,614	6,024	25.5%	
計		121,931	16,363	13.4%	

(3) 空港利用率と出国者1人当たり一般化費用との関係把握

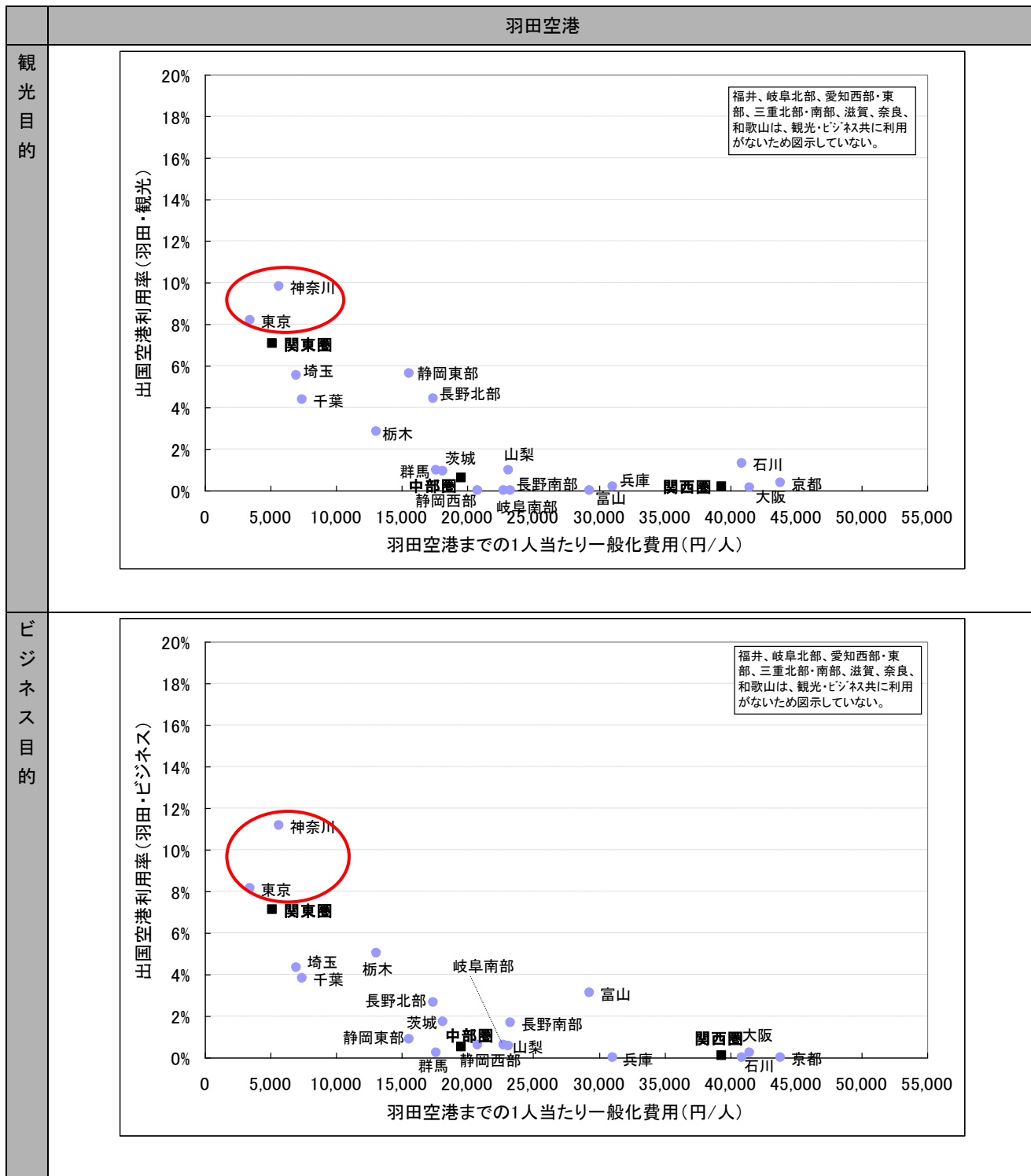
- また、渡航目的別の空港利用率と出国者1人当たり一般化費用との関係を見ると、成田空港については、長野県北部・南部地域、静岡県東部地域等の一般化費用が比較的高い県（約20,000円/人〜）においても成田空港利用率が高く、特に、ビジネス目的について利用率が高い（約70%〜90%）。
- 更に、愛知県西部地域、岐阜県北部地域、三重県南部地域、長野県南部地域、福井県、富山県等の一般化費用が約30,000円/人を超える地域についても、成田空港利用が約20%以上見られる。空港便数等、成田空港の利便性が高いことから、1人当たり一般化費用の大小に関わらず成田空港利用が高くなっているものと思われる。



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図3-4 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 — 成田空港

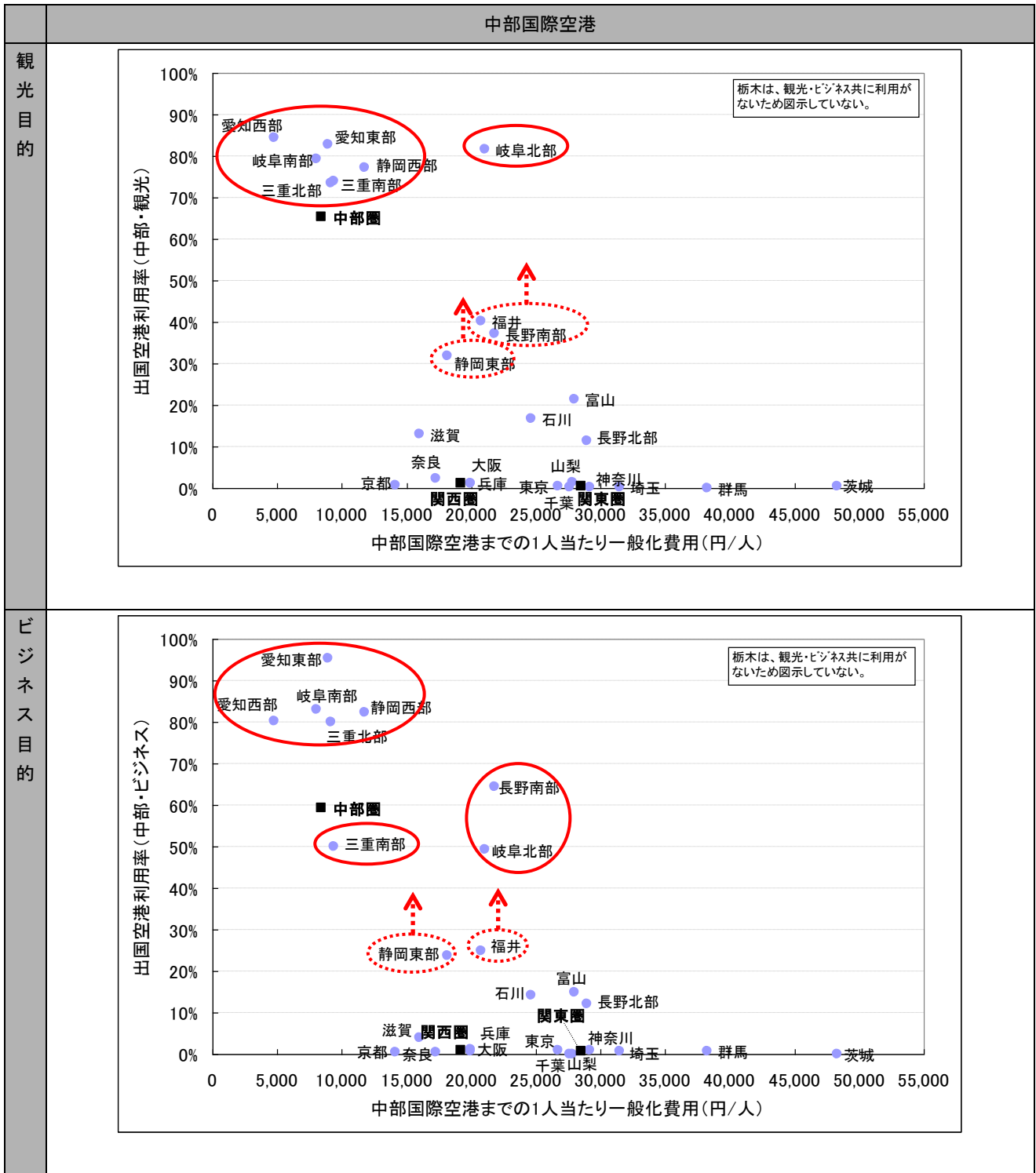
- 羽田空港については、1人当たり一般化費用の低い、東京都や神奈川県等で羽田空港利用率が比較的高くなっているが、平成20年現在では羽田空港の便数が少ないことから、先の成田空港利用率と比較すると利用率が小さくなっており、東京都、神奈川県を始めとする関東圏居住者の多くが成田空港を利用している。



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図3-5 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 —羽田空港

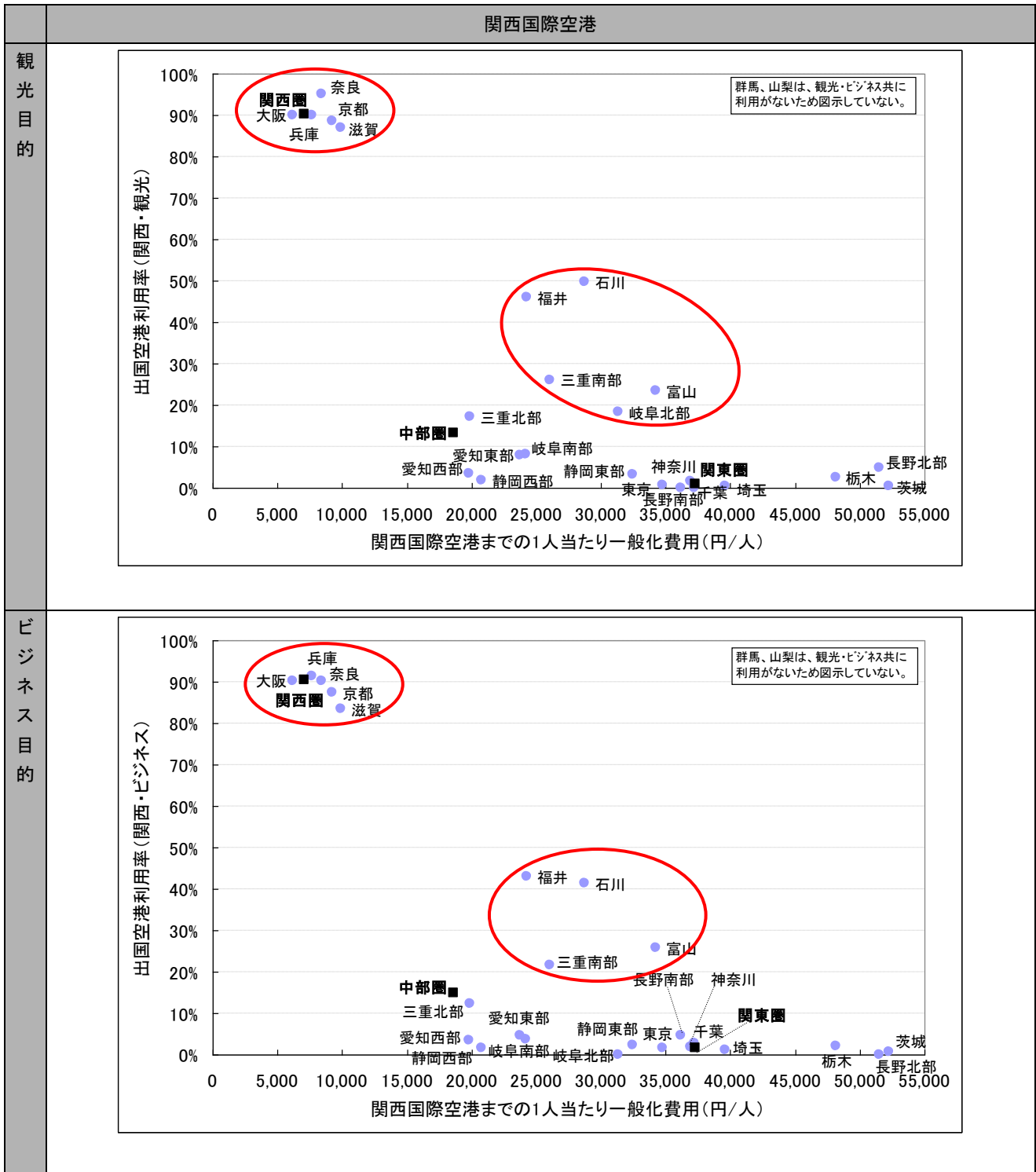
- 中部国際空港については、福井県、長野県南部地域は、1人当たり一般化費用が同水準（約 20,000 円/人）にある岐阜県北部地域と比べると、中部国際空港利用率が低くなっており、国内交通コスト要因だけでなく、空港便数等といった空港利便性の影響や文化的・心理的な影響等の要因もあるものと考えられる。
- また、静岡県東部地域は、1人当たり一般化費用が約 18,000 円/人と、岐阜県北部地域（約 20,000 円/人）と比べると低くなっているが、中部国際空港利用率は低くなっており、国内交通コスト要因だけでなく、成田空港の利便性の影響等によるものと考えられる。



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図3-6 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 — 中部国際空港

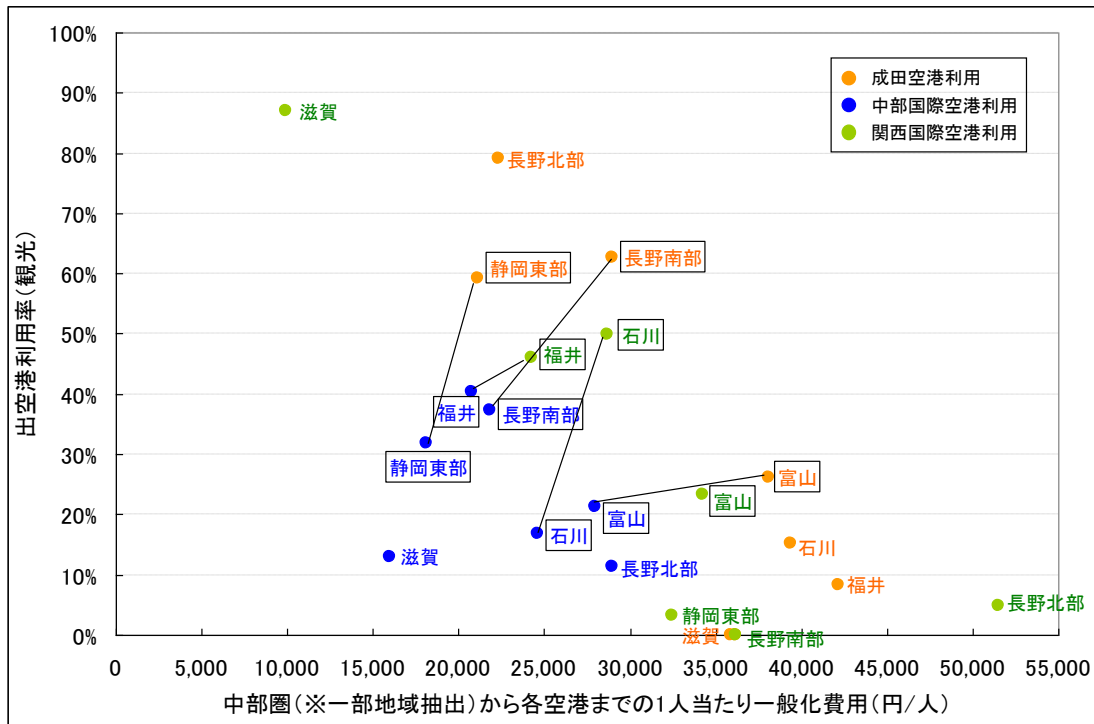
- ・ 関西国際空港については、福井県、石川県、富山県、三重県南部地域等について、1人当たり一般化費用が約 25,000 円/人～35,000 円/人と高いものの関西国際空港の利用率が高くなっており、空港便数等の要因、国内交通の乗り継ぎといった利便性等の要因や、文化的な影響等によるものと思われる。



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図 3-7 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 — 関西国際空港

- ・更に、中部圏の中でも中部国際空港利用率の低い、富山県、石川県、福井県、長野県北部・南部地域、静岡県東部地域、滋賀県について、各空港利用率と各空港までの1人当たり一般化費用を詳細に見てみると、静岡県東部地域、長野県南部地域では、成田空港までの1人当たり一般化費用が中部国際空港より高いものの、中部国際空港利用率と比較すると成田空港利用率の方がかなり高くなっている。
- ・福井県、石川県では、関西国際空港までの1人当たり一般化費用が中部国際空港より高くなっているものの、中部国際空港利用率と比較すると関西国際空港利用率の方がかなり高くなっている。
- ・また、富山県については、中部国際空港までの1人当たり一般化費用よりも高い成田空港、関西国際空港の利用率が高くなっているが、中でも最も1人当たり一般化費用の高い成田空港利用率が高くなっている。



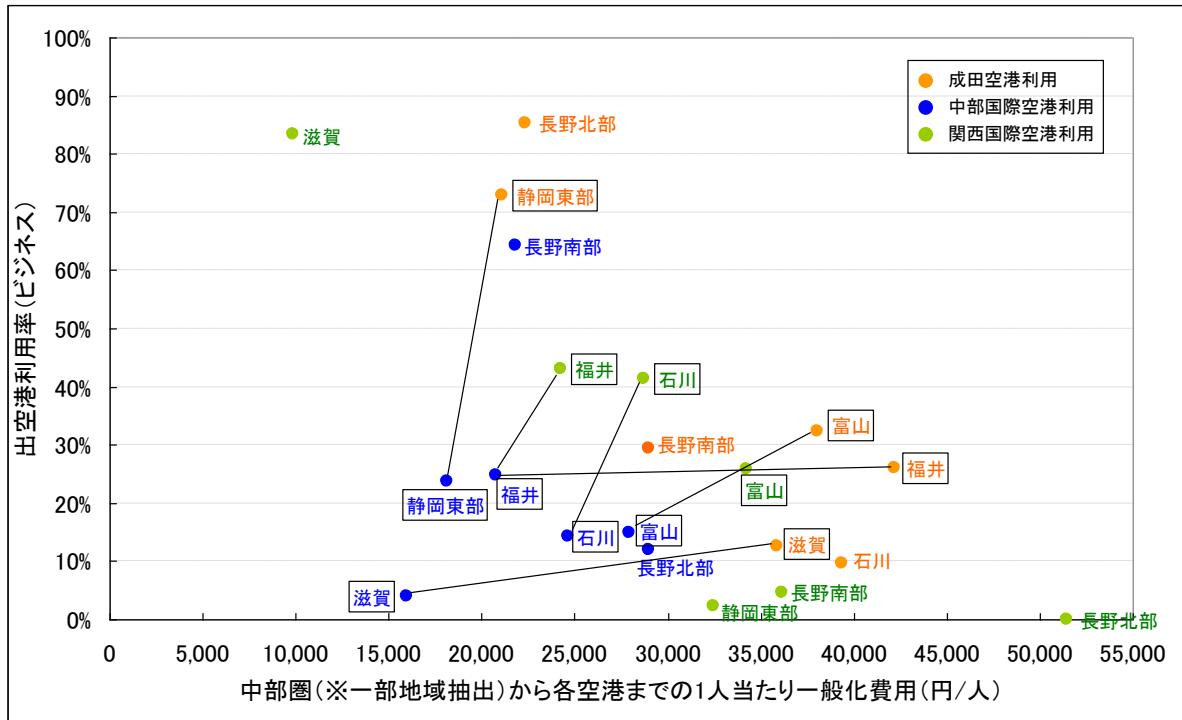
出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図3-8 中部圏(※一部地域抽出)の各空港利用率(観光)と各空港までの出国者1人当たり一般化費用

表3-3 中部圏(※一部地域抽出)の各空港利用率(観光)と各空港までの出国者1人当たり一般化費用

□	成田空港		中部国際空港		関西国際空港	
	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)
富山	26.2%	38,067	21.4%	27,951	23.4%	34,215
石川	15.2%	39,349	16.8%	24,624	49.8%	28,696
福井	8.3%	42,163	40.3%	20,759	46.0%	24,240
長野北部	79.2%	22,353	11.3%	28,946	4.9%	51,481
長野南部	62.7%	28,954	37.3%	21,834	0.0%	36,165
岐阜北部	0.0%	36,199	81.5%	21,074	18.5%	31,351
岐阜南部	12.6%	31,420	79.2%	8,035	8.2%	24,202
静岡東部	59.2%	21,087	31.9%	18,144	3.3%	32,482
静岡西部	20.9%	24,372	77.3%	11,790	1.9%	20,736
愛知東部	9.3%	24,968	82.8%	8,901	7.8%	23,771
愛知西部	12.1%	29,048	84.5%	4,778	3.4%	19,771
三重北部	9.3%	35,888	73.6%	9,185	17.2%	19,884
三重南部	0.0%	40,088	73.9%	9,398	26.1%	26,075
滋賀	0.0%	35,905	13.0%	15,966	87.0%	9,884

出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成



出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

図3-9 中部圏(※一部地域抽出)の各空港利用率(ビジネス)と各空港までの出国者1人当たり一般化費用

表3-4 中部圏(※一部地域抽出)の各空港利用率(ビジネス)と各空港までの出国者1人当たり一般化費用

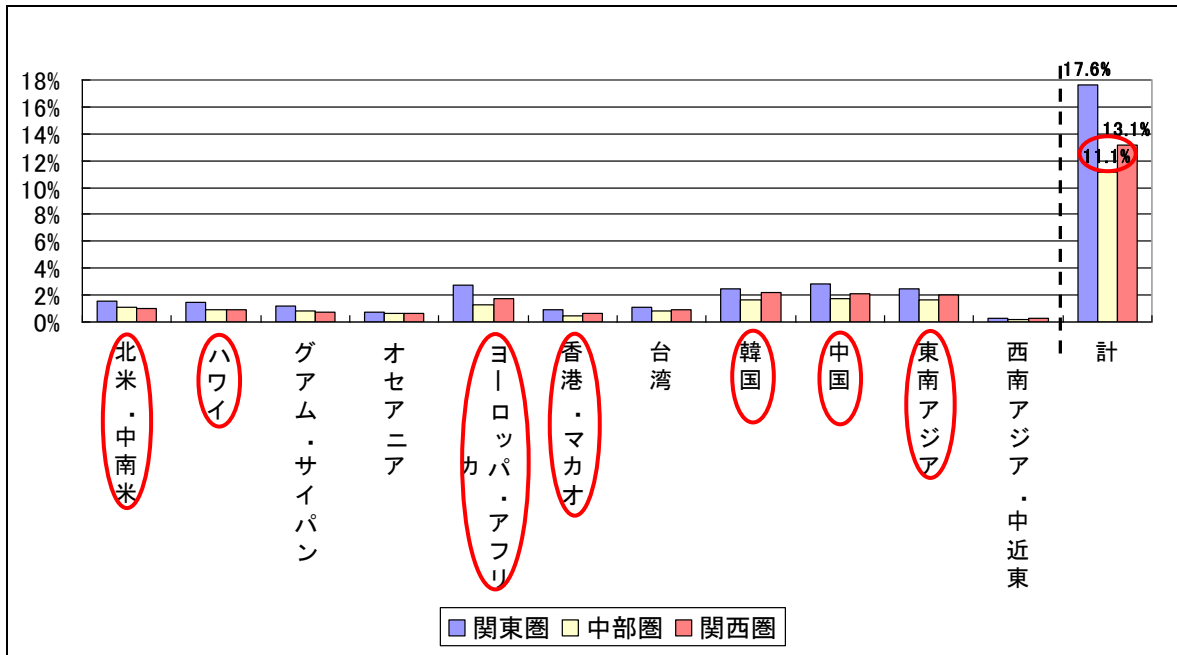
□	成田空港		中部国際空港		関西国際空港	
	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)	空港利用率	1人当たり一般化費用(円)
富山	32.4%	38,067	14.9%	27,951	25.8%	34,215
石川	9.6%	39,349	14.2%	24,624	41.3%	28,696
福井	26.1%	42,163	24.9%	20,759	43.0%	24,240
長野北部	85.4%	22,353	12.0%	28,946	0.0%	51,481
長野南部	29.4%	28,954	64.3%	21,834	4.7%	36,165
岐阜北部	45.7%	36,199	49.3%	21,074	0.0%	31,351
岐阜南部	12.6%	31,420	83.1%	8,035	3.7%	24,202
静岡東部	73.0%	21,087	23.8%	18,144	2.3%	32,482
静岡西部	15.5%	24,372	82.3%	11,790	1.6%	20,736
愛知東部	0.0%	24,968	95.3%	8,901	4.7%	23,771
愛知西部	16.2%	29,048	80.2%	4,778	3.6%	19,771
三重北部	7.5%	35,888	80.0%	9,185	12.4%	19,884
三重南部	28.5%	40,088	49.9%	9,398	21.6%	26,075
滋賀	12.6%	35,905	4.1%	15,966	83.4%	9,884

出典：国土交通省航空局「平成20年国際航空旅客動態調査」等より作成

第4章 出国率に関する検討

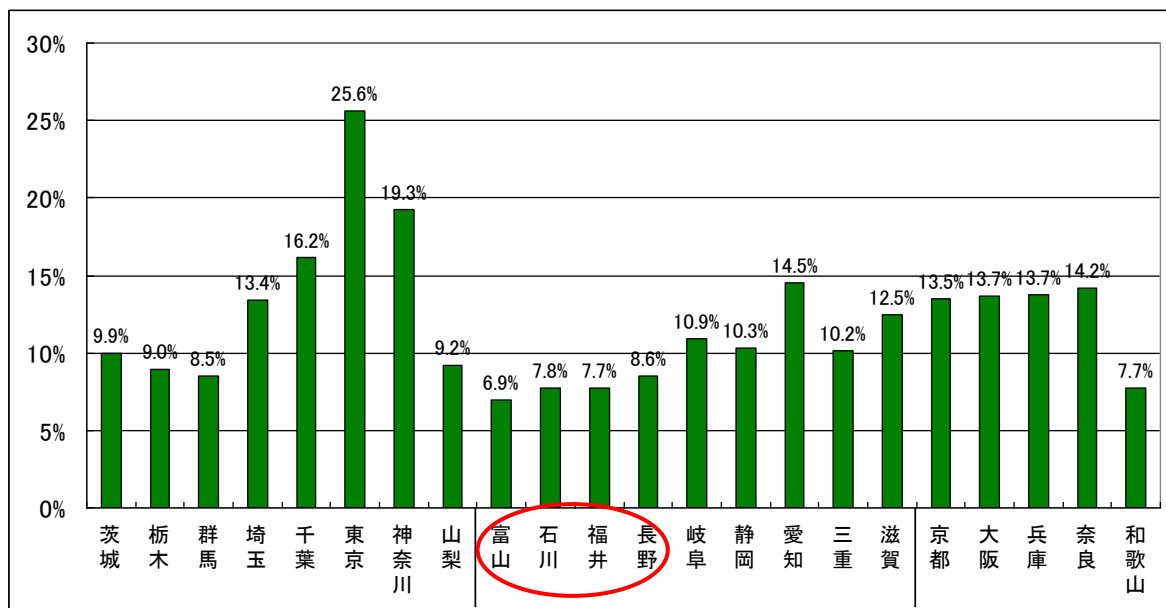
(1) 三大都市圏における出国率の把握

- ・ 出国率を圏域で見ると、関東圏が 17.6%、関西圏が 13.1%であるのに対し、中部圏は 11.1%と低い。
- ・ 特に、「ヨーロッパ・アフリカ」、「韓国」、「中国」、「東南アジア」方面で東西空港より低く、「北米・中南米」、「ハワイ」方面で成田空港より低くなっている。
- ・ 居住地域別では、愛知県については出国率が 14.5%と、千葉県、埼玉県や、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県等と比べても遜色無い値となっているが、北陸地域や長野県において出国率が約 7%~8%と低くなっており、中部圏の出国率を押し下げている。



出典：国土交通省航空局「平成 20 年国際航空旅客動態調査」より作成

図 4-1 渡航先別出国率（渡航先別出国者数/圏域人口）

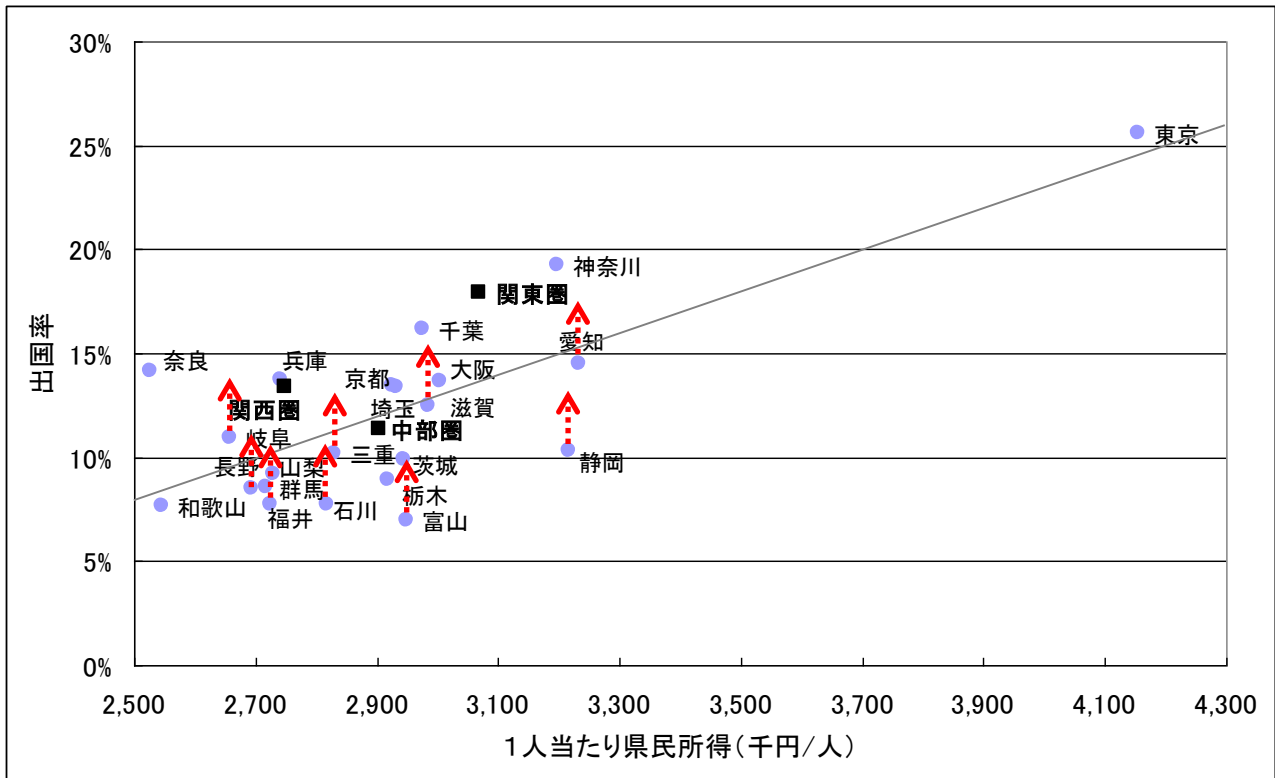


出典：法務省入国管理局「平成 20 年出入国管理統計」より作成

図 4-2 居住地域別の出国率（出国者数/居住地域人口）

(2) 出国率と1人当たり県民所得との関係把握

- ・ 出国率と1人当たり県民所得との関係を見ると、1人当たり県民所得の高い都府県が出国率も高い傾向にある。
- ・ 愛知県、静岡県については、神奈川県（約320万円/人）と遜色無い値であるが、出国率は低いため、中部国際空港の利用促進を図るためには、愛知県、静岡県における出国率を高める方策が必要と考えられる。
- ・ 同じく、滋賀県、富山県、三重県、石川県、福井県、岐阜県、長野県等についても、1人当たり県民所得が千葉県、大阪府、京都府、埼玉県、茨城県、兵庫県等と同じ位の水準（約270万円/人～300万円/人）となっているが、出国率が低い県もあるため、観光庁で進められているビジット・ワールド・キャンペーン等といった海外旅行等の需要喚起・促進策が必要と考えられる。

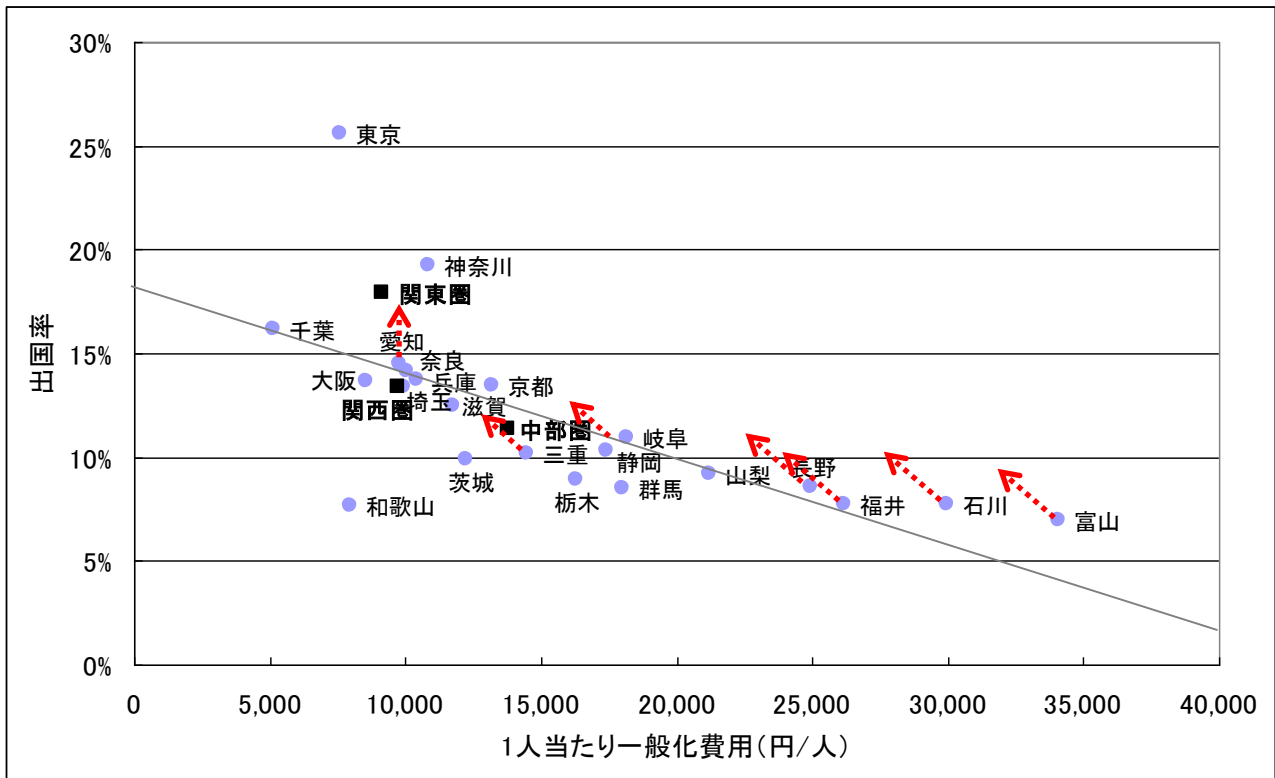


出典：法務省入国管理局「平成20年出入国管理統計」、内閣府「平成20年度県民経済計算」等より作成

図4-3 出国率と1人当たり県民所得

(3) 出国率と1人当たり一般化費用との関係把握

- ・ 中部国際空港利用が比較的高い愛知県については、東京都や神奈川県の出国者1人当たり一般化費用と遜色無い値であるが、両県よりも出国率は低いため、中部国際空港の利用促進を図るためには、愛知県における出国率を高める方策が必要と考えられる。
- ・ 愛知県に続き中部国際空港利用が比較的高い岐阜県、静岡県、三重県については、他圏域と比べて一般化費用が高い傾向にあるため、更なる一般化費用の低下を目指すよう、中部国際空港利用のPRや国内交通アクセスの利便性向上等の方策が必要と考えられる。



注：愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県については、細分化地域の1人当たり一般化費用を単純平均することにより、各県の1人当たり一般化費用を算出。

出典：法務省入国管理局「平成20年出入国管理統計」等より作成

図4-4 出国率と出外者1人当たり一般化費用

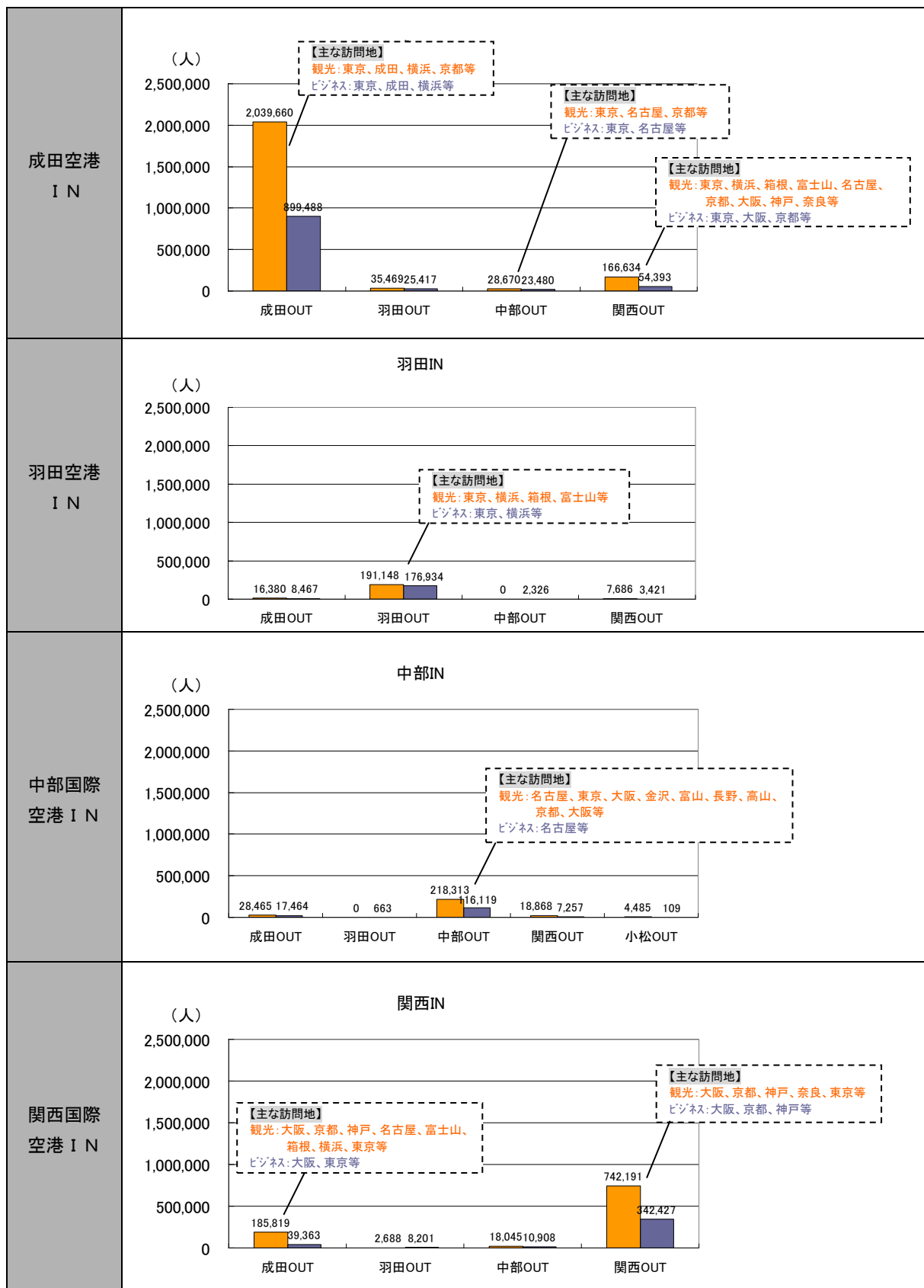
第5章 外国人旅行者の利用空港に関する検討

(1) 外国人旅行者の利用空港と国内訪問地の把握

- ・外国人旅行者の利用空港と国内訪問地については、『成田空港 IN－成田空港 OUT』利用の外国人旅行者が観光目的で 2,039,660 人/年、ビジネス目的で 899,488 人/年と最も多く、続いて、『関西国際空港 IN－関西国際空港 OUT』利用が観光目的で 742,191 人/年、ビジネス目的で 342,427 人/年と多い。
- ・また、観光目的の『成田空港 IN－関西国際空港 OUT』利用の外国人旅行者も観光目的で 166,634 人/年と多く見られ、「東京」、「箱根」、「富士山周辺」、「名古屋」、「京都」、「大阪」、「奈良」等に訪れており、外国人観光客のゴールデンルート利用も多いことが分かる。
- ・中部国際空港については、『中部国際空港 IN－中部国際空港 OUT』利用が観光目的で 218,313 人/年、ビジネス目的で 116,119 人/年となっている。
- ・また、『中部国際空港 IN－小松空港 OUT』利用の観光目的の外国人旅行者は 4,485 人/年となっている。現在、中部運輸局、北陸信越運輸局が中部・北陸地域へのインバウンド推進にあたり、“昇龍道”プロジェクトを推進しているが、更なる中部国際空港の利用促進を目指すためにも、『中部国際空港 IN－小松・富山空港 OUT』等を利用する観光ルートをプロモートして行く必要がある。



図 4-5 昇龍道プロジェクト



■ 観光 ■ ビジネス

出典：国土交通省航空局「平成 20 年国際航空旅客動態調査」より作成

図 4-6 外国人旅行者の利用空港と国内訪問地

第6章 来年度研究会の検討課題と方向性

(1) 中部圏における出国率向上

- ・「第1章 空港利用率に関する検討」から、特に「北陸地域」、「長野県」等は、関東圏、関西圏の都府県と比べると出国率が低いことが把握され、観光庁で進められているビジット・ワールド・キャンペーン等といった海外旅行等の需要喚起・促進策が必要である。
- ・また、「第4章 出国率に関する検討」から、「愛知県」、「岐阜県」、「静岡県」、「三重県」、「滋賀県」等は、1人当たり県民所得が同水準の他府県と比べると、出国率が低い県もあるため、「北陸地域」、「長野県」等と同様、海外旅行等の需要喚起・促進策が必要である。
- ・そのために、高齢者、若年層等といった世代や性別等の旅行者属性別に観光特性を把握し、ターゲットに合わせた出国率向上策について検討する必要がある。

(2) 国内交通コストの低減や利便性向上

- ・「第3章 一般化費用に関する検討」から、「北陸地域」、「長野県」、「岐阜県北部地域」、「静岡県東部地域」等は、中部国際空港までの1人当たり一般化費用が高いことが把握された。そのため、拠点駅等における乗り換え抵抗の低減、運行本数の増設や、中部国際空港とのフィーダー路線の充実等、中部国際空港までの国内交通アクセスの利便性向上に向けた取組等が必要である。
- ・また、「静岡県東部地域」については、「岐阜県北部地域」と比べて中部国際空港までの1人当たり一般化費用が低くなっているものの、中部国際空港利用率が低い地域も存在する。そのため、地域によっては、単に国内交通コストの問題だけでなく、空港便数等といった空港利便性の影響や文化的・心理的な影響等の要因もあるものと考えられる。
- ・中部国際空港までの国内交通コストの低減や利便性向上に向けた課題については、中部国際空港の利用促進にとって必要な一つの検討課題であると認識され、引き続き検討が必要と考えられる。

(3) 中部国際空港の路線便数の拡大

- ・「第3章 一般化費用に関する検討」から、一般化費用が高くても成田空港を利用する等、路線便数は空港利用率に大きな影響を与える。
- ・従って、中部国際空港の利用促進を図るためには、中部国際空港における路線便数の拡大に向けた検討を行う必要がある。

(4) 中部圏におけるインバウンドの推進

- ・「第5章 外国人旅行者の利用空港に関する検討」から、他空港と比べると外国人旅行者の中部国際空港利用は少ない状況にあり、『中部国際空港 IN－中部国際空港 OUT』の他、『中部国際空港 IN－小松・富山空港 OUT』等の利用促進を図るため、“昇龍道”プロジェクト等の推進が必要である。
- ・そのためには、アウトバンドと同様、国籍や世代等の旅行者属性別の観光特性等を把握し、ターゲットを絞ったインバウンド戦略について検討する必要がある。

(5) LCC を活用した国内外との路線開拓とリージョナルジェット旅客機によるマーケットの開拓

- ・中部国際空港の利用促進を図るためには、中部国際空港における路線便数の拡大に向けた検討を行う必要があり、今、航空界では新しい動きが活発化している例えば「リージョナルジェット」であり、国内外でのLCCの

躍進、新たな設立であり、幅の広い航空需要の拡大に努める。

- リージョナルジェット旅客機によるマーケットの開拓に関しては、特に中部圏ではMRJの生産が始まっており、積極的な航空機産業と就航展開が期待される。
- 日本の空が本格的 LCC 化を迎えた今日、中部圏は特段に重要な時期に直面し、LCC のネットワーク化にどう取り組むのか、歴史的な転換期を迎えたといえる。中部経済界企業の海外進出集積地への直行便就航と、LCC を活用した国内外との路線開拓や航空ネットワークにおける拠点化へ向けて、利用者(航空運送業から最終需要者である地元住民、来訪観光客まで)のための条件整備、アクセス整備や地域づくりを通した、より高いサービスの実現に地域が一丸となって努力する必要がある。
- 中部圏が首都圏、関西圏に肩を並べた航空サービスを楽しむには、市場の狭小さを克服するサービス提供をおこない、首都圏、関西圏と同水準まで航空会社の需要を中部圏に引きつける施策が必要である。
- 中部国際空港を日本における LCC の展開に対して最も魅力的な時間的経済的サービスを提供する空港と位置づけ、航空機の製造、運航ビジネス、その根拠地となる空港ターミナルの三位一体による地域づくり、街づくりを実践する基本的な戦略が必要である。

【備考：一般化費用の算出について】

- 一般化費用とは、居住地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。を

「居住地から出国空港までの一般化費用（円/人）」

$$= \text{「乗用車、鉄道等の運賃・料金（円/人）」} + \text{「所要時間のコスト換算値（円/人）」}$$

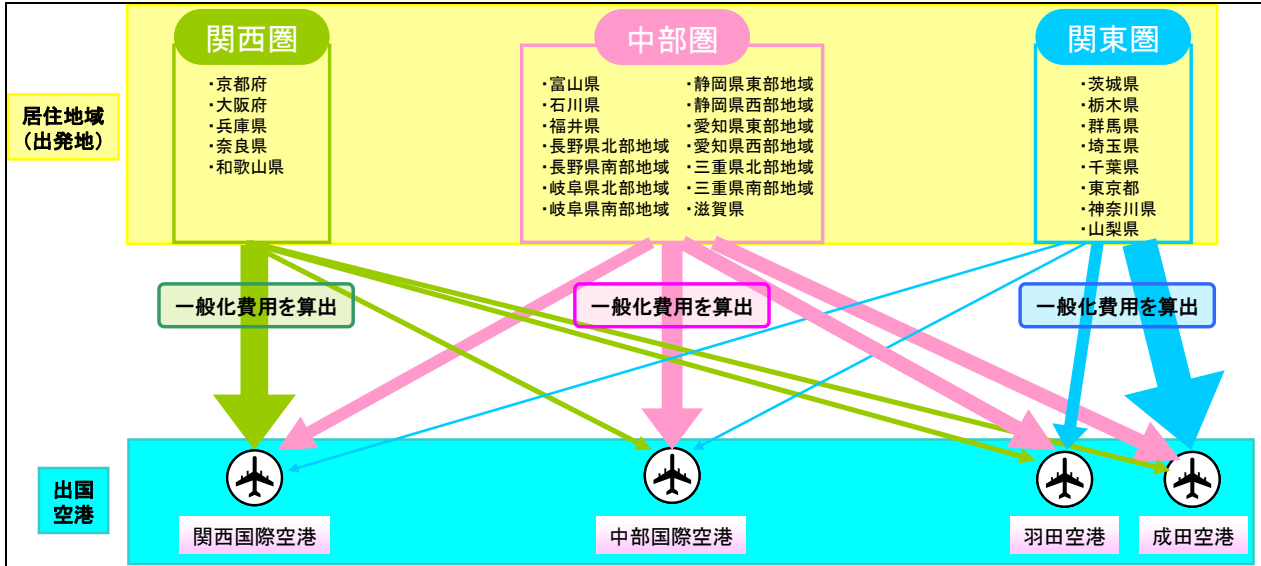


図 居住地から出国空港までの一般化費用算出のイメージ

〔一般化費用算出における前提条件〕

- ◆居住地（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、居住地から出国空港までの一般化費用を算出。
- ◆出国空港は、「成田空港」、「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、高速道路等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、出国目的毎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までの一般化費用の値は含まれていない。
- ④海外旅行等において旅行会社が販売している旅行パック等に申し込む場合、出国空港までの国内線航空料金や前日宿泊費等は、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、旅行パック利用か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。

おわりに

中部地域は、地理的特性、既存資本を活かし、日本の経済・産業を支えていくことが求められている。中部広域圏内の各空港とりわけ中部国際空港はそのために欠くことのできない社会資本である。

国土形成計画（全国計画）・社会資本整備重点計画など国の主要計画では、国際ゲートウェイを担う空港機能の充実・強化を図るため、中部国際空港「完全 24 時間化」の方向が示されている。

現在、地域においては 2008 年 4 月に中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会を設立するとともに、需要拡大についても、中部国際空港利用促進協議会などを中心に積極的に取り組んでいるところである。

今回の調査において、中部広域圏の需要、潜在的な可能性を十分に取り込めていないという課題も見いだされた。中部国際空港を核としてさらに中部地域の各空港の活用により中部広域圏の航空需要拡大の重要性を、一般の方を含む幅広い方々に再認識いただき、引き続き地域が一丸となって中部国際空港の拡充に向けて取り組んでいくことを期待したい。

本中間報告は、交通計画や空港計画等の多岐に亘る分野の学識者 6 名により構成する「中部広域圏における国際航空旅客動態と課題に関する調査研究会」での、2011 年度の研究成果をまとめたものである。2012 年度も前年度に引き続き鋭意調査を実施するものであり、中部国際空港をはじめ中部広域圏内の各空港の利用促進に関して、関係機関における更なる検討の一助となることを期待するものである。