

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。2016年度は2017年3月14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：2017年3月14日(火)

場所：愛知県産業労働センター(ウインクあいち)1002会議室

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】

### 「セントレアの近況」

中部国際空港株式会社代表取締役副社長 各務 正人 氏



ご紹介いただきました中部国際空港株式会社の各務でございます。

本日は、中部国際空港(以下、「セントレア」)の現状につきまして、ご説明させていただきます。

## 1. 現況概要

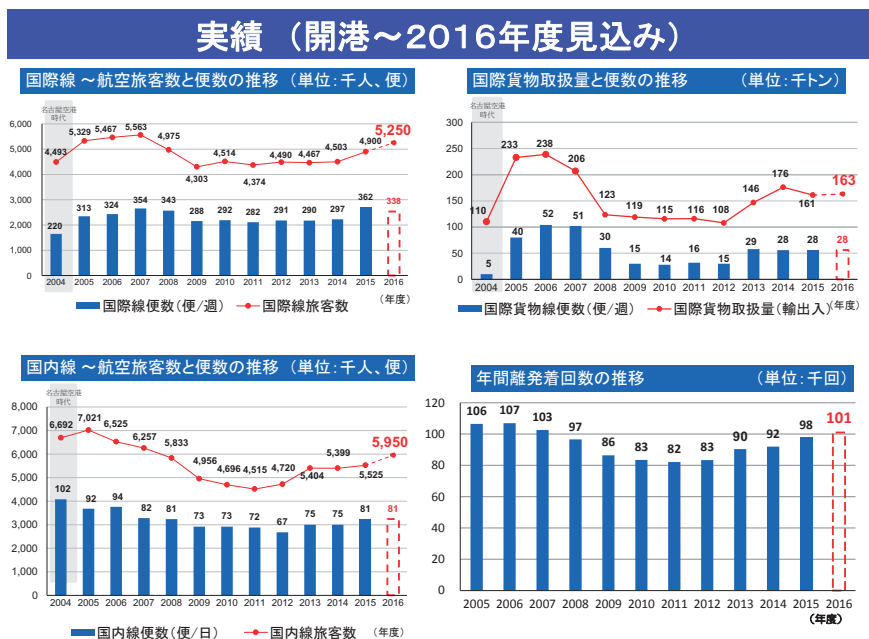
### (1) セントレアの運用実績(開港～2016年度見込み)

図表-1をご覧ください、開港以来の実績です。簡単に言いますと、開港直後にご承知のとおり愛・地球博のブームもあり、国内線、国際線合わせて1年間に1,200万人くらいのお客様が利用されました。ところが2008年9月のリーマンショックの後、2011年度には900万人を割るところまで下がりまして、昨年度は久しぶりに1,000万人を超して1,040万人というのが実績です。今年度は、1,100万人くらいになると見込んでいます。

次いで、国際線の旅客便数については、2007年

夏ダイヤで354便就航したのが開港以来の最高でしたが、2009年冬ダイヤで266便まで減少しました。ようやく2015年冬ダイヤでこれまでの最高となる362便を記録しました。開港直後の旅客便数よりも現在の方が多という状態です。便数が増加したのにも関わらず、なぜ旅客数が少ないかというと、皆様ご承知のとおり機材が小型化した影響が現れたということです。以前はボーイング社のB767とかB747ジャンボといった大型の飛行機が結構飛んでいたのですが、最近ではエアバス社のA320とかボーイング社のB737など小型の飛行機が国際線でも多くの路線で就航しており、便数の増加が利用者の増加に結びつかない状況です。

国内線の方はもっとひどい状態で、開港直後に



図表－1 「開港から2016年度見込みまでの実績一覧」

は700万人の利用者がいましたが、2011年度には450万人まで減少しました。2015年度には550万人くらいに回復し、2016年度は600万人くらいまでいこうと思っております。こちらも便数が減少傾向を示していましたが、徐々に戻ってきて今は1日あたり80便くらいです。

貨物については、開港当初は貨物専用機（以下、「フレイター」）が数多く就航して年間24万トンくらいの取り扱いがありました。2012年度には、10.8万トンくらいに下がりました。ようやく復調の兆しが見え2016年には16～17万トンまで回復しています。航空貨物はフレイターで運んでいると思っておられるかも知れませんが、かなりの輸送量はベリースペースという中型機以上の旅客機が持っている貨物搭載のスペースに載せて運んでおります。いろいろと飛んではいるのですけれども、最初に申し上げたように機材が小型化したものですから貨物を載せられるスペースがありません。フレイターの便数も減ってしまい、さらに中型機以上の飛行機も減ってしまったので一層ベリースペースがなくて航空貨物の搭載スペースがない状態です。この状況を何とか改善したいと思い、2016年度から新たに大型機の着陸料の割引制度を導入しました。これはボーイング社のB767以上

の大型機を就航していただければ着陸料をお安くしますよということで、ぜひ大型機を就航させてくださいと活動を展開しています。

年間の離発着回数も、2016年度はたぶん10万回を少し超えた程度まで到達すると思っており、たればの話をお願いしますと来年度は内際合わせてほぼ開港時くらいの数字にはなるのかなと思っております。

## （2）今後の見込み

来年度以降、夏のダイヤでも順調に就航地が増える予定で、今年の夏には久しぶりに北米、カナダにエア・カナダルーージュの季節運航が決定しております。それから、ANAが宮古島に新規に就航されるということで、着実に便数、ネットワークは戻ってきて、拡充しつつある状態です。

また、皆様、新聞でよくご承知だと思いますが、エアアジア・ジャパンという会社が許可を取られて、セントレアを拠点基地として飛ぶということになっております。なかなか産みの苦しめで、最後のOKサインが出ないものですから飛べないという状態が続いていて1年くらい遅れていますが、もう間もなく飛べるようになるのではないかと期待しております。飛び始めると一気にネット

ワークも増えますし、そのほか先ほど申し上げたようないくつかの会社、それから、まだ申し上げられませんが新しい動きも徐々に出てきておりますので、ネットワークは着実に改善していきだろーうと思っております。

### (3) 増加する訪日外国人のゲートウェイとして 利用増進

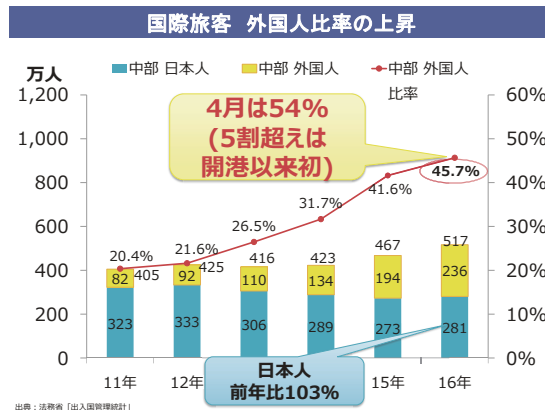
旅客の中味をご説明します。(図表-2) 外国人比率が今、46%まで来ております。わずか数年前、2011年をご覧くださいと、日本人旅客が323万人で、外国人旅客は約2割の82万人でした。これがわずか数年の間に大きく伸びて、昨年の4月は54%が外国人旅客となり、大幅に外国人旅客が増えております。これは、ビジット・ジャパンの成功で、日本に対する外国人のお客様が大変多くなったという証左でございます。

一方で、こちらの数字にも着目していただきたいのですが、日本人旅客は2011年、2012年頃は320~330万人ですが、2015年には273万人まで減りました。久しぶりに今年は若干プラスになりました103%ということ。私どものネットワークがそれほど充実してないというところに原因があるのだと思いますが、最近の若い方があまり外国に行かれないというようなこととか、全体的な日本人の出国も減少傾向にあるのですが、アウトバウンドもぜひ使っていただきたいと思っています。

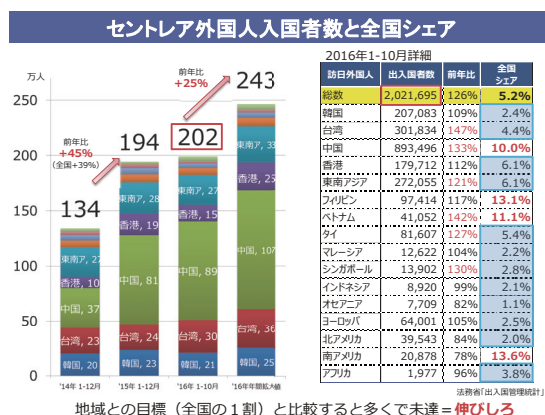
このような状況の中で、セントレアのシェアはどれくらいなのか、2016年の数字で申し上げますと全国の出入国者数のうち5.2%がセントレアを利用しておられます。(図表-3)

地域の目標としては、中部の経済規模、観光資源などを考えますと1割は確保したいということです。旅客の1割にセントレアを使っていただく目標を立てて頑張っておりまして、ここ2年間促進活動を展開し実践してまいりました。

2014年から2015年にかけて、45%増えました。全国では4割弱増えていますので、それよりは高い伸びです。それから、2015年から2016年も25%



図表-2 「国際旅客 外国人比率の上昇」



図表-3 「セントレア外国人入国者数と全国シェア」

増えておりますので、これも全国の伸びより高いのですが、全国的にどんどん訪日旅客が増えている中、我々も頑張っているつもりなのですが、期待するほどシェアが上がらないということです。

その内容を分析すると、中国、フィリピン、ベトナムと南アメリカの4地域は全国シェアの1割を担っています。非常に少ないと思うのは、韓国の2.4%、マレーシアの2.2%、インドネシアの2.1%、オセアニアの1.1%、ヨーロッパの2.5%、北アメリカの2%。こういうところでありまして、この地域は韓国を除いて基本的に直行便がないということが最大のネックでございます。

韓国の比率が少ないのは、これはやはり地域の努力がこれから求められるということだと思っております。私ども空港会社としても頑張っておりますが、韓国の旅行者にとって中部地域があまり知られていない、魅力が分かっていただけていないということだろうと思っております。このあたりに伸

び代があると理解しています。全体で1割を目指すのが議論になるところではありますが、まだまだ伸び代がありますので、ネットワークの充実と、それから先ほど中部運輸局長からもお話のあった昇龍道をはじめとするさまざまな魅力の発信といったものを精力的に展開することにより、成果が現れるのではないのかと思っています。

#### (4) 高い評価を受けるセントレア

手前みそで恐縮ですが少しPRさせていただくと、つい先般、セントレアが5スターエアポート(リージョナル)という評価を、スカイトラックス社という評価機関からいただきました。去年までは5スターは世界で5つしかありませんでした。仁川、チャンギ、香港、羽田、ミュンヘンの5つで、5スター・グローバルという分類だそうです。今年、さらに2つの5スターが出て、それが私もセントレアとドーハということだそうです。その中でもリージョナルという分類での5スターは世界でセントレアだけです。グローバルとリージョナルの違いは何かというと、基本的には首都にあって、そこから長距離のネットワークが充実しているというのがグローバルで、それ以外の都市にあって主として中距離のネットワークが張られているのがリージョナルということのようです。リージョナルの中で努力していることが認めていただいて5スターがいただけたということです。

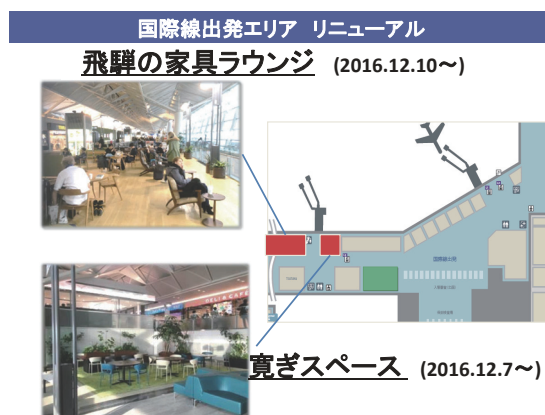
そういった中で、開港以来12年が経過し、施設などが陳腐化しているところも見受けられますので、改善などいろいろな取り組みをしております。

図表-5は、国際線の出発エリアですが、飛驒家具の木工組合とコラボをして木製のシートとか机を並べさせていただき、くつろぎのスペースを作ったりもしております。

それから、図表-6は国内線の出発エリアですが、保安検査を通過した所にイセタン・セントレアストアが出店していますので、制限エリアに入ってからお買い物ができます。また、トラベラーズカフェという、少しハイグレードなコーヒーショップもございます。



図表-4 「SKYTRAX 5スターエアポート(リージョナル)獲得」



図表-5 「国際線出発エリアリニューアル」



図表-6 「国際線出発エリアリニューアル」

また、4階のスカイタウンのフードコートでは、中の5軒と近接する1軒のレストランの区画を整理して、全面的にリノベーションしました。新しく8つのお店に入っていて、がらりと雰囲気が変わっております。まだお越しいただいてない方にはぜひ一度ご覧いただきたいと思っています。

(5) 今後の展望

今後の展望ですが、実は今、空港の中でさまざまなプロジェクトが進んでおります。私どもが直接やっておりますのは、フライト・オブ・ドリームスです。(図表-7) ボーイング787のうち試験飛行機である「1号機」(ZA001)をアメリカ合衆国にありますボーイング社(The Boeing Company)から寄贈されましたので、同機の展示を中心とした複合商業施設を作り2018年にオープンする予定です。

次に、LCC対応として新しいターミナルの建設を考えております。2019年の上期くらいにはオープンしたいということで今、設計など詰め最終段階を行っている最中です。間もなく具体的なことが発表できるようになるだろうと思っておりますので、発表ができましたら新聞紙面などご覧いただきたいと思っております。そのほかに、ここに愛知県の大規模展示場がこれも2019年に出来るということで動いております。(図表-8)

さらに、現在、株式会社東横インが既設のホテルに隣接してもう1棟作るということで、すでに建設工事が始まっております。これは2017年12月頃に竣工予定と言われております。

また、今年の4月8日に、セントレアターミナルビルの1階にカプセルホテルをオープンします。これで深夜・早朝、いろいろなニーズに対応して、しっかりとお客様へのサービスができるようになるだろうと思っております。(図表-9)

ターミナルビルの1階にはコンビニエンスストアがあります。ここは夜になると閉まっていたが、近々24時間営業になり、ターミナルビルの1階、2階は24時間フルオープンになる予定です。

そのほか、セントレアホテルももう1棟、連結して建てることになっております。

きょうの新聞朝刊で、さらに新しくホテルが建設されるということが報道されておりましたので、これからこの地区では建設に伴う規制など何かとご不便、ご不自由を伴い大変ご迷惑をおかけします。

これだけの工事が一斉に進みますので、臨時駐車場では、繁忙期、ゴールデンウィーク、夏休み、



図表-7 「フライト・オブ・ドリームス」



図表-8 「航空需要の持続的成長を見据えた空港機能強化」



図表-9 「島内宿泊施設の更なる充実」

年末年始、何千台もの駐車にご利用いただいておりますが、これがほとんど使用できなくなってまいります。それによりお車での来港にはなかなか厳しい状況が予想されます。繁忙期にはできれば公共交通機関を使ってくださいということを、事前かつ広範に余裕をもってお伝えしたいと思っております。

ただ、これは一過性ですので、これらのプロジェクトが全部出来上がりますと、新しいターミナルビル、それから大規模展示場にも駐車場が出来るということですので、収容台数が現在のよう状態に戻ります。工事が進捗している間はいろいろな制約が発生する可能性があります、ぜひご理解を賜りたいと思っております。

それから、今申し上げたLCCターミナルビルですが、これは急速に拡大するLCCに対応した新しいビルです。現在のターミナルビルの混雑を緩和すると同時に、定時刻の発着効率を上げるという意味でも新しいターミナルビルが必要で、今、具体的な計画を詰めている最中です。空港会社がこのビルを建設しますが、国際線にも活用しますのでCIQ<sup>(※1)</sup>を担務します国直轄の施設も入る関係上、政府にも予算の措置をしていただかなくてはならないということで、来年度予算で計上していただいております。2019年にぜひ開業したいということを進めています。

フライト・オブ・ドリームスについて詳しくお話しします。皆様イメージが湧かないと思いますが、単なる飛行機の展示施設ではなく、1階部分には間近に観ていただけるような形でボーイング787の初号機を置かせていただいて、この周りにいろいろなインタラクティブなアミューズメント施設を入れたいと思っております。観る、読む、動く、触るとか、さまざまなバーチャルリアリティも含めていろいろな楽しみ方ができる、お子様から大人の方まで楽しめる展示施設にして、有料にさせていただきたいと思っております。

そういったものを見下ろす所に、先日発表いたしましたレストラン&バー「ザ・パイクブリューイング」というシアトルの有名なレストランや物販店などに入っております。また、スターバックスコーヒーの相当斬新な店を出していただくとか、いろいろなことを今、検討している最中です。



図表-10 「地域のプロジェクトを航空需要に」

順次、固まり次第、発表させていただきます。

そういった意味では、セントレアは単なる通過点ではなく、セントレアを目的として来るというニーズも広げていきたいということで、さきほど申し上げたホテルの話など相当力を入れている最中です。

地域全体としても、レゴランドジャパンがいよいよ来月オープンしますし、それに合わせてセントレアからの直行バスも準備していただいております。

そのほかにもさまざまなプロジェクトがございますので、こういったところは単なる競合相手ということではなく、こういったすべての活力が中部の活力になり、その活力を取り入れるためにセントレアを出入りするお客様が増えるように、国内線・国際線合わせて、さまざまなお客様に使っていただけるように頑張っていきたいと思っております。

## (6) 最後に皆様へ

本日、準備したものはここまでですが、会場の皆様は「ところで、2本目の滑走路はどうなんですか」と期待と興味をもって聞いてらっしゃるのだらうと思います。本日、全く触れておりません完全24時間化、つまり2本目の滑走路に関して若干お話をさせていただきます。

(※1) customs (税関)、immigration (出入国審査)、quarantine (検疫)の頭文字をとって表現したもので、出入国手続の総称。税関では、旅行者の所持品に対し、法律で定めた基準に従い、持ち込みを禁止あるいは、免税または課税を行う。出入国審査では、パスポートやビザにより出入国者を審査し記録を行う。検疫では、旅行者が必要な予防接種を行っているかチェックをするとともに、動物や植物が持ち込まれるときも検査を行う。

先日某新聞が全国版一面に「中部国際空港に新滑走路 19年度にも着工 訪日客急増に対応」とお書きになりましたが、愛知県知事によれば事実でないものは事実でないということだそうです。記事のことはさておき、完全24時間化の空港ということが我々の大きな課題だろうと思っております。そういった整備を2027年という1つの目標に向けてしっかりと取り組んでいくことが大事

だということで、これを成し遂げ、地域全体の活力向上にも資するために頑張ることが、我々に求められることだと思っておりますので、関係者の皆様と力を合わせて前に進めるように頑張っていく所存です。引き続き皆様のご支援をよろしくお願い申し上げます。

以上で話を終わらせていただきます。ありがとうございました。

### 【基調講演1】

## 「航空環境の変化と今後のセントレア」

慶應義塾大学商学部教授 加藤 一誠 氏



### 1. はじめに

皆さんこんにちは。加藤でございます。本日は中部圏社会経済研究所（以下、「中部社研」）の航空シンポジウムにお招きいただきまして御礼申し上げます。

私は2015年度から2年間、国土交通省航空局が主催した当該の自治体、国土交通省の出先機関、経済界、中部国際空港株式会社（以下、「空港会社」）、学識者、中部社研より構成された中部圏の航空需要と空港のあり方等に関する調査検討会（以下、「検討会」）で一緒に勉強しておりましたので、その辺りも含めて、お話させていただきます。

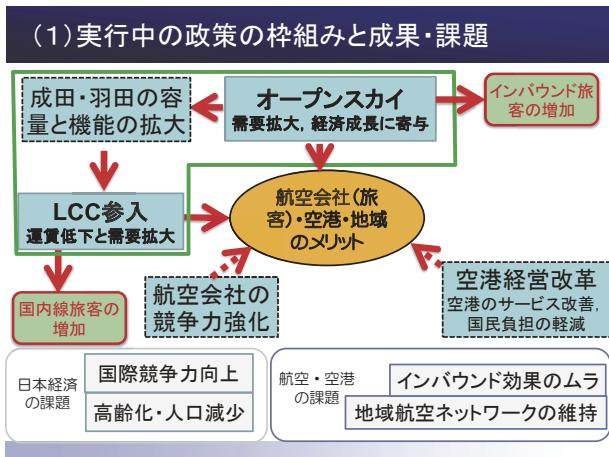
私の本日の話は、大きく3つに分かれております。1つ目は、日本全体の中で今、どういう航空・

空港政策が行なわれているか。2つ目に、調査検討会の結果の要約をお話して、それから3つ目はあくまで私見ですが、今後の中部圏の空港・航空のあるべき姿に関してお話をさせていただきます。

### 2. 航空・空港の課題

現在、航空・空港の分野はほかの運輸体系と比較しますとおそらくこの十数年で一番の改革が進んだ分野だろうと思います。

図表-1に実行中の政策の枠組みと成果・課題を記載しています。まず今から10年前、第1次安倍政権のときにオープンスカイを推進し、そのオープンスカイの担い手としてLCCを参入させまし



図表-1 実行中の政策の枠組みと成果・課題

た。実はそのときのネックが首都圏空港で、首都圏空港の容量を増やす、つまり成田国際空港（以下、「成田」）・東京国際空港（以下、「羽田」）の容量と機能を拡大することが課題となりました。時期が日本航空株式会社（以下、「JAL」）の破綻と重なったため、点線矢印で記載した現在進行中の航空会社の競争力強化が政策メニューに入りました。次いで、空港経営改革です。

航空会社の競争力強化に関する主なメニューとして典型的な施策は、航空会社が国に納める税金の減額です。航空機燃料税の3分の1の割引が、今後3年間続きます。減免策は全部で9年間続き、航空会社の負担を減らすというのが1つの主眼になっています。

空港経営改革は、一般的には民営化と言われているものですが、中部国際空港（以下、「セントレア」）は我が国の先駆けとして、空港建設が民営方式で行われていますが、現在は今後取り組む空港ばかりが話題になるわけです。ご承知のように関西国際空港（以下、「関空」）は債務問題があって、まず最優先で民営化が進められました。仙台空港も復興という観点が考慮されました。続いて、高松空港、福岡空港、それから北海道の各空港ということで、今新聞に出てくるのはすべて、将来民間への委託が予定されている空港です。したがって、中部地域の航空・空港の話題が全国版のニュースに出るかということ、あまり出てこないというのが現実です。昨年3月に発生した地震で被災した

熊本空港が、新たに復興を兼ねて民営化を推進するということになっています。これらが現在の動向です。

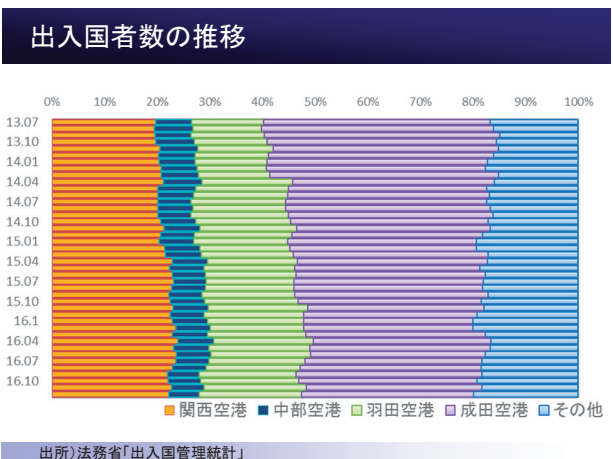
航空を論じる際、日本の課題と全く無関係ではなく、国際競争力の向上とか、高齢化とか、そういう課題とリンクさせていくことが欠かせません。この後、お話ししますが、これらも含めて航空・空港を考えなければならないということです。

### 3. 出入国者数の推移

先ほど、各務副社長もご説明されたように、訪日外国人のインバウンドが近年増加の一途をたどり多くの方が来られますが、増加が全国で一様でなく、効果も一様でないという問題があります。この観点で、私なりにいくつかデータを整理しました。

1つ目ですが、2013年から出入国者数の月次データを3か月ごとにグラフ化しました。図表-2の出入国者数の推移をご覧ください。1番左が関空で、次にセントレア、それから首都圏です。これをご覧くださいと一目瞭然で、関空が伸びています。これは年次ではなく、月次でこれだけ伸びています。

一方で、紫色で示した成田が減少傾向にあることがうかがえます。セントレアの状況を見ますと、ほぼ一定です。これが全体から見た出入国者数でございます。



出所)法務省「出入国管理統計」

図表-2 出入国者数の推移



## 4. 入国外国人の変化

最近、地方へ行くと非常によく言われるのが、図表-3で、外国人が増えたということです。入国外国人の変化について数値が確定している2014年と2015年を比較しました。関空の増加は年率で58%、セントレアも44.3%伸びていますが、セントレアを上回って伸びている空港として、福岡や那覇があります。この2空港は、セントレアと同じように滑走路1本です。現在、那覇空港では2本目の滑走路整備事業が進捗しており、2020年3月に供用開始の予定です。福岡空港でも2本目の滑走路を整備する事業が進捗しており、2025年3月の供用開始を予定しています。したがって、全体から見るとセントレアが目立たないというのがお分かりになるかと思います。こういう状況の中で検討会が開かれたということです。

図表-4は、国際旅客と外国人の国籍の構成です。各務副社長がご説明されましたようにセントレアの利用も増加傾向を示しています。それから、国籍別で見ますと、中国が多く、その伸びも大きいことが分かります。これは、路線が増えている分、そこから入ってくる人が多くなるということで、明らかに就航の効果が出ています。すなわち路便がやはり人を運んでくる。エアラインあつての空港です。空港だけあつてもこれは空き地ですので、エアラインに利用されてこそ、その価値があるわけです。やはり路線を張っていただくというのがまず基本になるかと思います。

さて、検討会で、地元の方にとっては言わずもがなのかも知れませんが、アクセス手段について確認しました。当然、個人で来られるお客さまと、団体との2通りに分別されます。中国と台湾では個人と団体がほぼ半々ときっ抗しています。ところが、韓国、香港、東南アジア諸国からの人は、ほとんど個人で来られるということが分かりました。そうしますと、アクセス面で全く違う対応を迫られることになるわけです。団体は当然、バスですが、個人は違います。ヒアリングの結果からシンガポールの方の中にはレンタカーでレクサス

## 入国外国人の変化

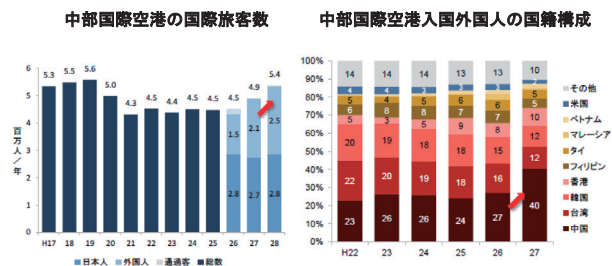
	2014年	2015年	増加率
成田	4931.5	6117.7	24.1
羽田	1752.0	2485.7	41.9
関西	3170.4	5007.8	58.0
中部	699.2	1009.1	44.3
新千歳	661.8	948.4	43.3
福岡	884.1	1392.8	57.5
那覇	652.9	1077.5	65.0

(単位:千人)

出所)法務省「出入国管理統計」

図表-3 入国外国人の変化

## 国際旅客の内訳

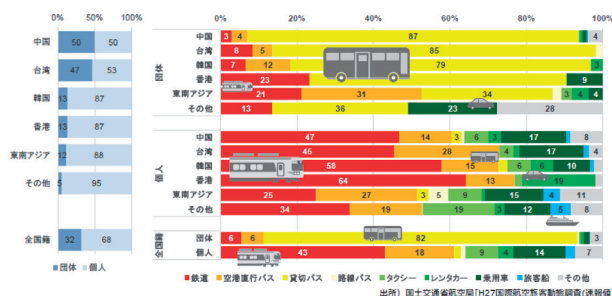


出所)国土交通省資料

図表-4 国際旅客の内訳

## 団体と個人で大きく異なるアクセス手段

- 1) 団体32%、個人68%と個人が多く、中国、台湾では割合が拮抗
- 2) 香港は主に個人客、しかもレンタカー需要が高い(空港の特性)



出所)国土交通省資料

図表-5 団体と個人で大きく異なるアクセス手段

に乗りたがためにセントレアを選択しているとのことです。また、地元の県の製造品を使ってそれがまた魅力になっているということも聞きしました。したがって、アクセスということが結構、

空港には響いてきますので、きめ細かな対応が欠かせないということです。

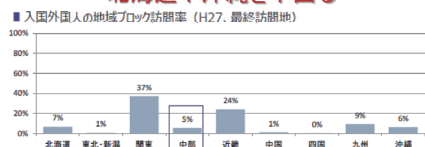
関空や羽田という我が国の主要で、規模の大きな空港を見ますと、公共交通でのアクセスシェアが最も多くかつ利便性に優れています。セントレアは公共交通のアクセスシェアが低い部類の空港、すなわち逆にいうと車のシェアが高い空港です。日本の空港を大きく分けると、地方の空港は自動車アクセスが圧倒的に多く、都市圏の空港は公共交通が多い、鉄道網が充実していますから当然の結果と受け止められます。セントレアは鉄道がパッセンジャーターミナルビルに乗り入れており利便性に優れていますが、自動車のアクセスが多いほうに入っています。この傾向は国内線も同様の結果となっています。

## 5. 他地域と比べた中部圏の訪問率の低さ

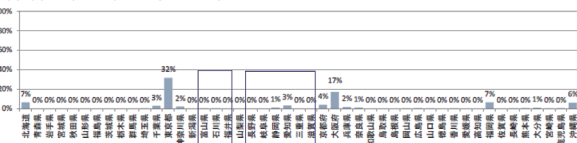
さて、問題は訪問率で、他地域と比べた中部圏の訪問率の低さが挙げられます。図表-6で国土交通省が作成した資料を基に、株式会社三菱総合研究所（以下、「MRI」）と一緒に検討しました。外国人の地域ブロック訪問率を見た場合、北海道で7%、沖縄は6%、中部はそれ以下になってしまいます。すなわち人口やGDP（「GROSS DOMESTIC PRODUCT」国内総生産）に比べると、中部に外国人が来ていただく比率が少ない

### 他地域と比べた中部圏の訪問率の低さ

人口やGDPに比べて少ない外国人の訪問  
～北海道や沖縄を下回る～



■ 入国外国人の都道府県訪問率 (H27、最終訪問地答)



出所)国土交通省資料

図表-6 他地域と比べた中部圏の訪問率の低さ

のではないかとこの想定から、どういう形になっているのかを見たものです。

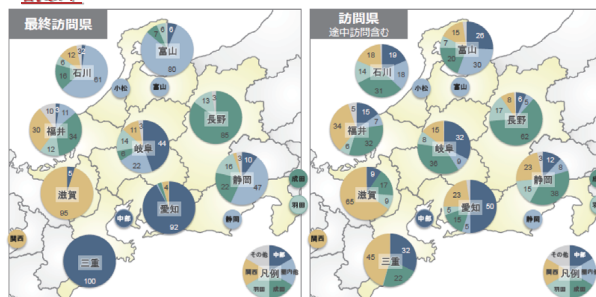
## 6. 外国人の出国分担率

図表-7は外国人がどこに行ったかをまとめており、左側が最終訪問県です。ブルーがセントレアで、円グラフにブルーがある所が立ち寄った県ということになります。最終訪問県ですから、多くの方が愛知県に立ち寄って出国されたということになります。

そうしますと、三重県とか愛知県、岐阜県が多いのですが、それ以外の県はあまりなく、むしろ、同じ中部でありながら、関空が出てきたりしています。途中訪問を含みますと、特に三重県は関空のシェアが圧倒的に大きくなっています。グリーンが成田ですから、静岡県は愛知県の隣の県ですが、みんな成田へ行ってしまおうということになるわけです。したがって、この点が路便が少ないから人が使わないのか、あるいは使わないから、需要がないから路便が少ないのか、という議論になったわけです。

### 外国人の出国分担率

岐阜、愛知、三重の3県以外の各県は、成田空港や関西空港、中部圏内他空港等の分担率が最も高く、中部国際空港の分担率は1割以下



出所)国土交通省資料

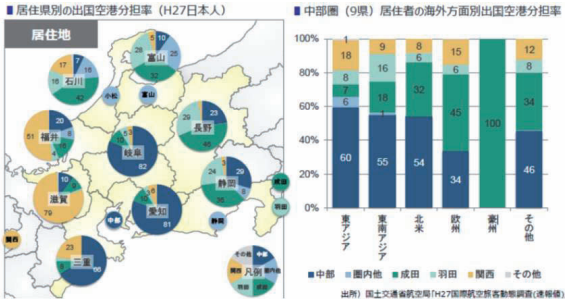
図表-7 外国人の出国分担率

## 7. 中部圏（9県）居住者の出国空港分担率

図表-8は、中部圏の居住者が海外へ出かける際に、利用する空港に関する実態調査の結果です。

### 中部圏(9県)居住者の出国空港分担率

- 1) 愛知、岐阜、三重の3県では中部空港が最高。
- 2) 静岡、長野、富山、石川では首都圏空港(羽田・成田)の分担率が高く、滋賀・福井では関西空港の分担率が高くなっている。



出所)国土交通省資料

図表-8 中部圏(9県)居住者の出国空港分担率

これもまたブルーがセントレアです。愛知県、岐阜県、三重県に住んでいる方は、やはりセントレアを使っているということになるのですが、それ以外のところで見ると、たとえば長野県は完全に成田、静岡県も成田が結構多いのです。これは路便構成に圧倒的に影響されていて、路便のある所はセントレアを使いますが、路便がない所はセントレアを使わない、ということになっています。これも先ほど申し上げた、路便が先か需要が先かという議論に収束していきます。

### 8. インバウンド対策として実施されたもの

こういう中で、先ほど各務副社長からもお話がありました。本当にセントレアは空港については先進地域です。今、開港から12年を超え、第2ラウンド、干支でいうと2回目に入ることになるわけです。いろいろな新しい工夫をされており、決して努力をされていないわけではないのです。

インバウンド対策としてどういうことをされているのかを伺いました。プロモーションやトップセールスを実施しているとのことでした。それから、ファミトリップやファミツアーもされている、海外にも出ていっている。図表-9をご覧くださいと、具体的な内容がお分かりになります。

### インバウンド対策として実施されたもの

①認知度向上にむけた情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロモーション</li> <li>・トップセールス</li> <li>・海外旅行博への出展、現地セミナーの開催、観光レップ</li> <li>・ファミトリップ、メディア・プログラマーの招聘</li> </ul>
空港からのアクセス利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス、地下鉄一日乗車券</li> <li>・深夜早朝のバスアクセス</li> <li>・空港から観光地点(高山)までの直行アクセスバス</li> <li>・セントレアを起点とした周遊マップやスタンプラリー</li> <li>・訪日外国人向け周遊バス</li> </ul>
受け入れ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>①受入環境整備</li> <li>・多言語表記、外国人観光案内所整備</li> <li>・WiFi整備</li> <li>・ムスリム観光客受入環境整備</li> <li>②組織体制の充実</li> <li>・観光担当の局の新設、関係機関との連携</li> </ul>

出所)国土交通省資料

図表-9 インバウンド対策として実施されたもの

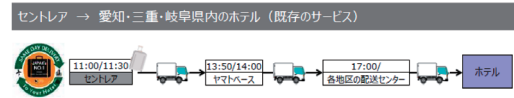
インバウンド客の名鉄の使用という点では、よその大きい空港と比べると若干コスト高ということはあるかと思いますが、やることはやっておられる。受け入れ環境もWi-Fiを設置したり、多言語表記をしたりということによってやっておられて、ムスリムも現在やっておられるということですから、これも整備済みということになります。

### 9. 手ぶら観光サービス実証実験

手ぶら観光サービス実証実験について触れます(図表-10、11)。来賓ご挨拶にて鈴木昭久中部運輸局長からご紹介がありました、セントレアを起点に名古屋や飛騨高山(岐阜県)、伊勢志摩(三

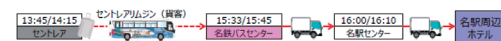
#### 手ぶら観光サービス実証実験(1/3)

- (1) セントレアから宿泊先ホテル(愛知・岐阜・三重)へ手荷物を当日配送



#### セントレア → 名古屋駅周辺ホテルの手荷物配送について試験的に受付時間を延長

※セントレアムジンの荷物スバスの活用により貨客混載 実験期間: H28.11.1~H29.2.28 (120日)



出所)国土交通省資料

図表-10 手ぶら観光サービス実証実験(1/3)

(※2) Familialization Trip 下見招待旅行。略して「ファミ」(“Fam”)と言い、各種の行事や会議などを主催する側が将来パイヤーとなる可能性のある組織の代表者らを現地に招いて下見を目的としたセミナーを催し、これによって会場利用契約成立の機会の増大を図る。

### 手ぶら観光サービス実証実験(2/3)

(2) 観光地で買った土産やスイーツ等の手荷物を翌日以降セントレアまでまとめて受け取り

伊勢・高山・栄地区・名古屋駅周辺 → セントレア

※H27年度に構築した「QRコードによる配送伝票発行システム」のデータを更新し活用  
※「名寄せ作業」の効率化によりリードタイムを大幅に短縮 実験期間：H29.1.16~H29.3.15 (59日)



出所)国土交通省資料

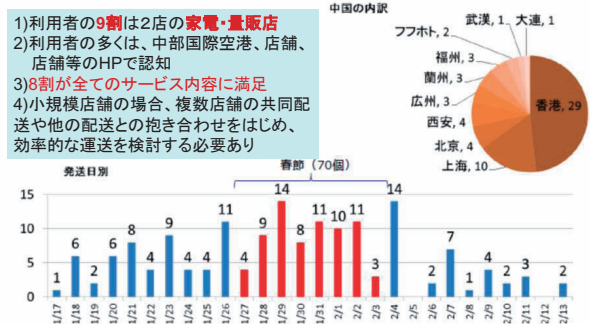
図表-11 手ぶら観光サービス実証実験 (2 / 3)

重県)の3地点を訪れる外国人旅行者を対象にした、荷物を持たずに回れるサービス「昇龍道・ハンズフリー・トラベル」です。まず、昇龍道とは、皆様方すでにご承知の通り、中部北陸地域の形が、能登半島を龍の頭に見立てて龍が昇っていく様子を思い起こさせることから、地域の観光エリアを「昇龍道」と名付けたもので、我が国の広域観光圏の先進的な取り組みとして高い評価を受けています。荷物をセントレアから宿泊するホテルまでお届けします。旅行者は手ぶらで観光していただくということです。今回追加した実証実験は、複数の観光地などで買い求めた土産などをセントレアにお届けし、旅行者はセントレアまでまとめて受け取るシステムです。この実証実験では、訪日外国人旅行者の移動負担軽減やコインロッカー不足問題の緩和などが目的で、国土交通省中部運輸局が企画・設計を担当し、商品配送をヤマト運輸株式会社が担当しました。協力店舗には名古屋市内のデパートや量販店、さらに飛騨高山や鳥羽・伊勢など昇龍道プロジェクトの観光地が参加しています。

実証実験の結果を見ますと、利用した旅行者の買い物はほとんど家電で、家電量販店からの荷物でした。図表-12には、中国からの旅行者内訳、利用者数が記載されています。やはり春節のときに非常に増えています。また、インターネットなどでどれだけ拡散してくれるかを判断できるのですが、どうも春節以降に規制がかかって、急に拡散がなくなっていることが感じ取れます。なお、

### 手ぶら観光サービス実証実験(3/3)

- 1) 利用者の9割は2店の家電・量販店
- 2) 利用者の多くは、中部国際空港、店舗、店舗等のHPで認知
- 3) 8割が全てのサービス内容に満足
- 4) 小規模店舗の場合、複数店舗の共同配送や他の配送との抱き合わせをはじめ、効率的な運送を検討する必要あり



出所)国土交通省資料修正

図表-12 手ぶら観光サービス実証実験 (3 / 3)

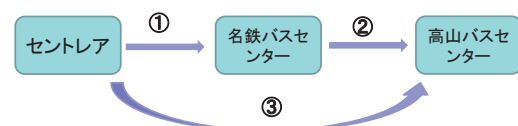
8割の方がすべてのサービス内容に満足というアンケート結果になりました。

全国に先駆けて実施された利用者目線での実証実験は、セントレアとして大事なのですが、私は首都圏にも適用できると考えています。非常にいいアイデアで、特に首都圏のような公共交通が混んでいる所は非常に効果があると思います。日本全国に発信していただきたいと発言した記憶があります。利用者の内訳は主に、香港、中国、台湾の旅行者でした。

## 10. 空港アクセスバス乗り継ぎ改善実証実験

空港アクセスバスですが、これまで高山に行く場合、セントレアから名鉄バスセンターで乗り換

### 空港アクセスバス乗り継ぎ改善実証実験



- 1) ①・②・③のバス系統で外国人向けのアンケート調査を実施。
- 2) ①+②と③の比較により、バス乗り継ぎ利用と直行バス利用の実態、課題、効果を検証。
- 3) ①、②各々の結果より、バス→他の交通手段の乗り継ぎ利用の実態、課題等についても検証。

集計中

図表-13 空港アクセスバス乗り継ぎ改善実証実験

える必要がありましたが、セントレアからの直行バスを設けました（図表-13）。空港会社の担当者話を聞くと、このコース設定にはニーズがあるということで実験をしているというお返事をいただきました。今現在、実験継続中で結果が出ていませんので、結果を注視したいと思っています。

## 11. 空港満足度調査

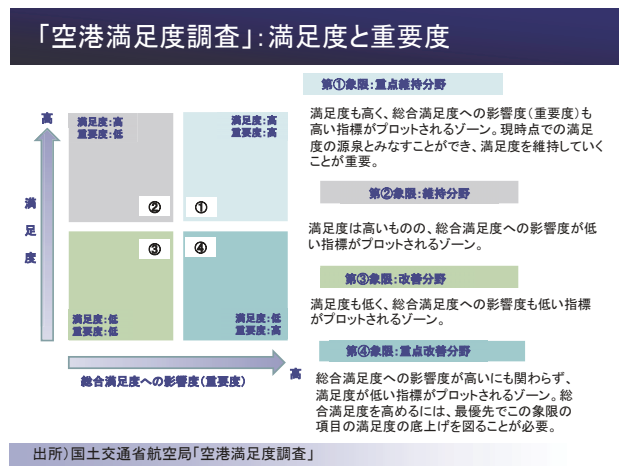
正式に公表されていませんが、国土交通省は2年ほど前に空港満足度調査を実施しています。旅客にいろいろな空港の何が気になりましたか、何が満足しましたかを聞き、分析のフレームワークを図表-14に記載してあります。

## 12. 旅客の重視するもの

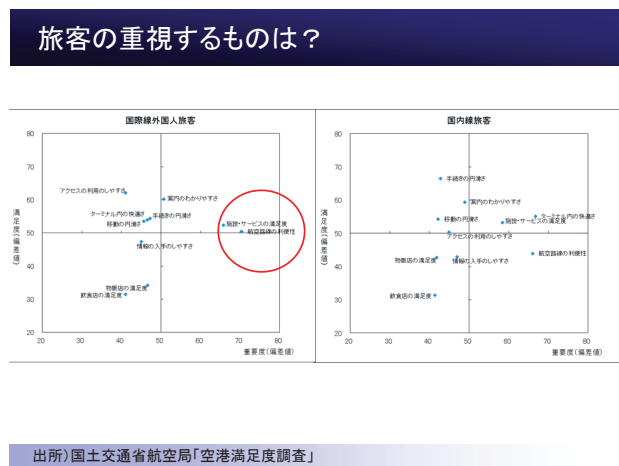
図表-15をご覧ください。左側が国際線で、右側が国内線の旅客です。横軸は空港の評価に大きな影響を与える項目で、縦軸が満足度を表しています。たとえばアクセスを見ますと、外国人は航空路線の利便性を、日本人はターミナル内の快適さを重視しています。総合的に日本人と外国人を比べると、空港評価にとって日本人のほうがアクセスを重視する結果となります。外国人は団体での訪日が多いのでバスを利用する機会が多く、満足してはいるのですが、それが空港の満足度につながってないともいえます。

一方、我々はすぐに飲食店とか物販店を思い浮かべます。現在の空港経営改革でも、非航空系ということとすぐそれが出ますが、これは外国人と日本人を見ますと、第3象限ですからほぼ一緒ということになります。皆さん、結構満足されていないことになりまして、それが国管理空港の満足度につながらないことがわかります。しかし、セントレアはここを狙っておられるということだと思います。

次に、外国人は何を求めているかということ、施設・サービスとか航空路線の利便性です。当たり前前のことですが、やはり空港には路便が求められ



図表-14 空港満足度調査



図表-15 旅客の重視するもの

ていることとなります。したがって、路便が少ない空港は外国人にとってあまり評価が上がらないという必然的な結果が表れています。日本の国内線の空港で面白かったのは、たとえば我々がビジネスユースで行く場合どんな空港がいいかといいますと、たぶん速く行って、できるだけ早くチェックして入れて、ということになるでしょう。ところがそういう空港は全く逆で、買い物ができず、物販とかは満足度が低いわけです。だから、空港満足度というのは実は両面ありまして、ビジネス客に非常に好評な空港は、観光客にとっては物販とか飲食で不満になるということもあります。これからの空港づくりは、どういう旅客が利用して、彼らのニーズは何かということを考えていくというのが重要になります。現在は回遊型といいまして、できるだけお客様を歩かせて買わせてと

というのが流行になっているのですが、ビジネス客には不評です。具体的には、国内線でいうと北九州空港では、買い物する所が少ないので、買い物には魅力ないのですが、早く行けるので、ビジネス客には評判が高かったりします。このように具体的にイメージできますから分かると思いますが、空港の満足度は、誰が利用するかで大きく振れることになります。

セントレアが、仮に外国人が多いのであれば、外国人仕様にしていかに得ないのです。それを考えたのが今回のLCC用の施設であり、カプセルホテルということになるかと思って、聞いておりました。

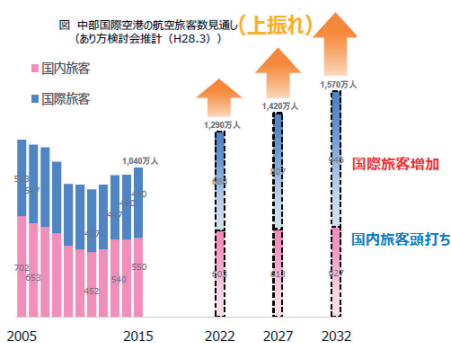
### 13. 中部国際空港の航空旅客数見通し

さて、セントレアの課題ということになります。検討会で提示された需要予測を図表-16に示しました。2022年が1,290万人、2027年が1,420万人、2032年が1,570万人という結果です。需要予測に際して考えられる要因を可能な限り抽出して我々はいろいろなことを申し上げて、これを入れてもかなり厳しいことになっているというのが実態です。

たとえば、福岡空港は現在、滑走路1本で年間1,800万人扱っているわけですから、それと比べたらやはりお客様は少ないということになります。

上振れというのは、上振れする要因があるかもしれないというのが、今回の検討会でお示した

#### 中部国際空港の航空旅客数見通し



出所)国土交通省資料

図表-16 中部国際空港の航空旅客数見通し

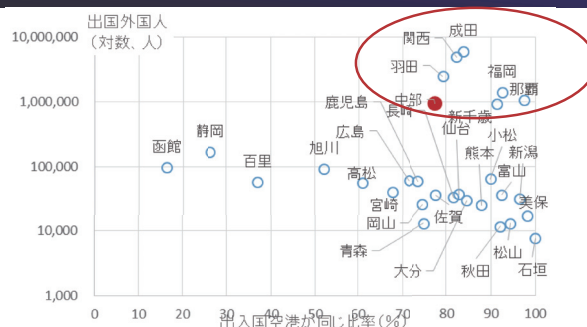
推計結果です。先ほどの各務副社長からのお話によりますと来年くらいには開港時に戻るとのことですが、もう少し時間がかかるかもしれませんね。その要因は、先ほど出ていましたように国内線が頭打ちで、国際旅客では増えていこうという予想があるからでした。

### 14. 出国外国人の使用空港

国土交通省が実施している国際旅客流動調査があります。この調査結果を活用して出国する外国人が使用する空港の統計を整理したのが図表-17です。横軸は出入国空港が同じ比率を表し、縦軸は出国外国人の数です。

一定の傾向はうかがえませんが、表の右側に記載された空港ほど出入国が同じということです。左側に行くほど出入国の際に利用する空港が、同一でないことになります。セントレアは国際拠点空港あるいは国内航空輸送網の拠点空港の中では、出入国が違う空港となっています。この結果をどのように認識するかによって、利用促進活動、施策立案の手法に影響すると考えます。

#### 出国外国人の使用空港 (平成27年)



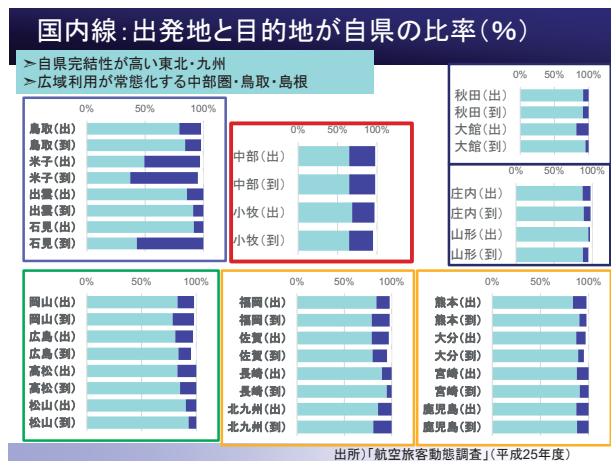
このデータをどう読むか？

出所)航空局「平成27年度国際航空旅客流動調査」、法務省「出入国管理統計」

図表-17 出国外国人の使用空港 (平成27年)

### 15. 国内線 出発地と目的地が自県の比率

図表-18は、国内線を利用する旅客の行動状況を示しています。まず、鳥取県と島根県について



図表-18 国内線 出発地と目的地が自県の比率

ご説明します。鳥取空港の利用についてみますと、鳥取県内に留まる人を薄い青色で示し、県外へ移動される方を濃い青色で表示しています。また、「到」と表記してあるのは、鳥取空港に到着した路便を利用されたということです。ちなみにこの空港の国内定期便は羽田空港のみとなっていますので搭乗者は羽田から来られたこととなります。「出」は、その空港から出発されたことを表しています。この図から、空港ごとの特徴や傾向を知ることができます。中四国に位置する米子空港（鳥取県境港市にある防衛省が管理する共用飛行場。通称：米子空港、愛称：米子鬼太郎空港）では、利用者の目的地は半数以上がほかの県であり、帰途も他県からの利用者が多くなっています。ほかの県からの利用者が使う空港、キャッチメント・エリアといわれる勢力圏が逆に広がっている空港ということになります。地方の小規模な空港ですから、このような利用形態になっていることは当然と考えられるかもしれませんが、この傾向はかなり特殊です。

次に東北地方についてご説明します。図表-18の右を見ていただきますと、秋田空港と大館能代空港に降りた人はほとんどが秋田県内へ行きますし、秋田空港は秋田県の人利用率が極めて高い状況です。庄内空港も、到着された方の圧倒的多数の方は、山形県に行きますし、出発も山形県在住の方の利用が多くなっています。これを私は自県完結性といっていますが、目的地と出発地がそ

の空港周辺にとどまるということになります。

次に中四国地方について比較しますと、四国地方の空港で自県完結性が低くなっています。その四国地方の2空港での傾向を見ますと、高松空港のほうが交通の利便性が高く四国各地への移動が容易なことから、遠くまで足を伸ばします。ところが松山空港は、四国のほかの県への移動が不自由なことから、自県完結性の高い空港ということになります。

九州は各空港の特徴がはっきり出ており、長崎空港では、ほとんど長崎県内の利用です。ところが、佐賀空港と北九州空港は他県への移動比率が高くなっています。

それでは地元愛知県に位置しますセントレアと県営名古屋空港についてご説明します。図表-18に記載されたほかの空港と比較しますと、東北地方と中四国地方のほぼ中間の、他県へ行かれる方と他県から来られる方が比較的多いというのが見て取れます。先ほどの図表-17出国外国人の使用空港では、成田、関西、羽田の同一空港利用が80%を超えているのに対してセントレアは80%を切っており、国際線では到着と出発で利用する空港が違う使われ方をしています。国内線でも比較的他県へ出ていく比率が高く、このような利用形態が、何を意味するのだろうかという視点で利用促進を考えることが重要なポイントになるわけです。

## 16. 弱みを強みに

入国と出国の際に利用する空港が不一致というのは、おそらく路便とか路線が利用者にとって都合の良い時間設定に無いという、おそらくネガティブな評価をされた結果と受け止められます。ところが、これは観光にとってはプラスに作用し、ほかの地域への周遊観光ができるということです。それを逆に強みとして、アピールできないか。セントレアへ来ると、ほかの地域へも行けます。昇龍道がまさしくそうです。まさしく他地域との連携のモデルになれないか、と思うところです。

静岡空港と茨城空港の状況を具体例としてお示

弱みを強みに！

路線や便数の相対的な少なさ  
＝インとアウトの不一致

⇒周遊観光が可能＝他地域との連携

その他の例

- 1) 静岡空港から出国した外国人の入国空港  
関空 42.3%、静岡26.2%、成田 11.9%...  
福岡 6.8%
- 2) 茨城空港から出国した外国人の入国空港  
関空47.6%、茨城 36.9%...高松0.9%

図表－19 弱みを強みに

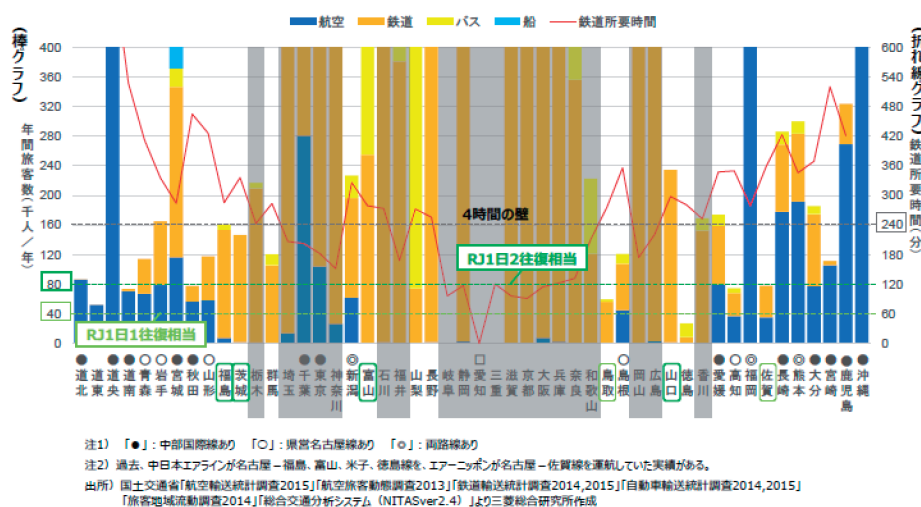
ししたのが図表－19です。静岡空港から出国した外国人の入国に利用した空港の約42%が関空です。もちろん関空から出ていく人もいますが、空港間での連携を図ることで相互作用の効果が得られます。茨城空港もそうです。静岡空港の場合は福岡路線がありますから、静岡空港から出国した外国人の6.8%は福岡空港から入っています。茨城空港につきましても、路便のある所との交流が表れていますから、セントレアでは国内線もあり、その利用形態の広がり大きなポテンシャルとも言えるのではないかと思います。

17. 国内線就航先の可能性

この図表－20は、MRIの専門家により作成された資料で、検討会に提示されました。これは国内線で就航できる可能性を示しております。4時間の壁とは鉄道との分岐点です。グレーで上塗りしてある所は4時間の壁ですから、たぶん鉄道に負けます。その4時間を越えた所が飛行機での移動に適しているということです。たとえば、北海道はすでにセントレアからの路線が就航しています。それから、株式会社フジドリームエアラインズ（以下、「FDA」）が就航している路便は県営名古屋空港からで、白丸が付いています。これは理にかなっているということになります。

評価をすると、その路便は潜在需要があるから飛んでいます。飛んでない所がグリーンで囲ったところですが、今後の路線拡充において可能性があるのではないかと考えられます。この図では福島、茨城、富山、山口は、まだ可能性があることをお示ししています。これは鉄道と勝負してもまだ勝てる所ではないですかという、そんな意味です。もちろん九州は航空の比率が極めて高いですから、まだまだ需要があろうかと思えます。こん

国内線就航先の可能性(MRI作成)



注1) 「●」: 中部国際線あり 「○」: 県営名古屋線あり 「□」: 海路線あり  
 注2) 過去、中日本エアラインが名古屋－福島、富山、米子、徳島線を、エア・ニッポンが名古屋－佐賀線を運航していた実績がある。  
 出所) 国土交通省「航空輸送統計調査2015」「航空旅客動向調査2013」「鉄道輸送統計調査2014,2015」「自動車輸送統計調査2014,2015」「旅客地域流動調査2014」「総合交通分析システム (NITASver2.4)」より三菱総合研究所作成

航空会社は利潤最大化をはかれるのか？

出所) 国土交通省航空局資料

図表－20 国内線就航先の可能性

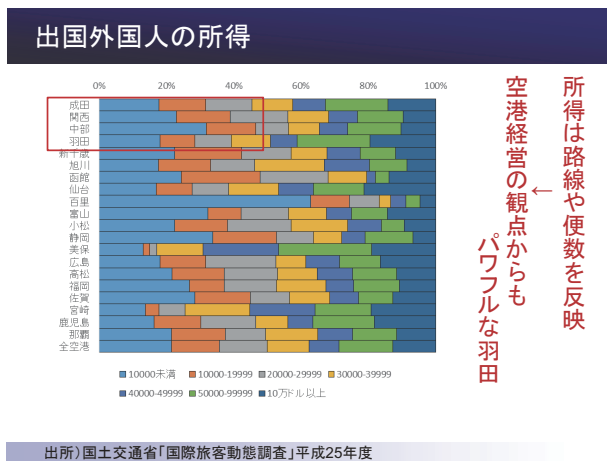


なことも検討会でやっておりますので、この辺を見ると飛ばせる所に飛ばしているのかと、一方で疑問になっています。私をはじめとします経済学を専攻している関係者は、常日頃から利潤最大化ということを申し上げていますが、航空会社にとって利潤最大化を図っているのかという疑問も湧いてきたわけです。すなわち、飛んでいない所はなぜなのかとか、飛びたいのか飛びたくないのか聞いてみたいとか、九州はもっと飛べるのではないか。そうすると今度は、競合が起こりますから今飛んでいる会社が嫌がるかもしれません。そういうこともあるのではないかと考えているわけです。

したがって、中部は、路便が十分ではないのであれば、それを強みに生かしていったらどうか。細かく見ればこういう需要のある所がまだあるのではないかというのが検討会で討論した例です。この資料は着目点が良く討議するに際して使い勝手が良く素晴らしい出来栄だと思います。

### 18. 出国外国の所得

図表-21では、訪日外国旅行者の所得に関して国際旅客流動調査という国土交通省の調査からのデータを基に考察しました。表現がストレートで悪いのですが、薄いブルーで表示した人は1番所得が低い方のシェアです。主要な空港の中でセントレアは所得の低い外国人が極めて多い空港です。

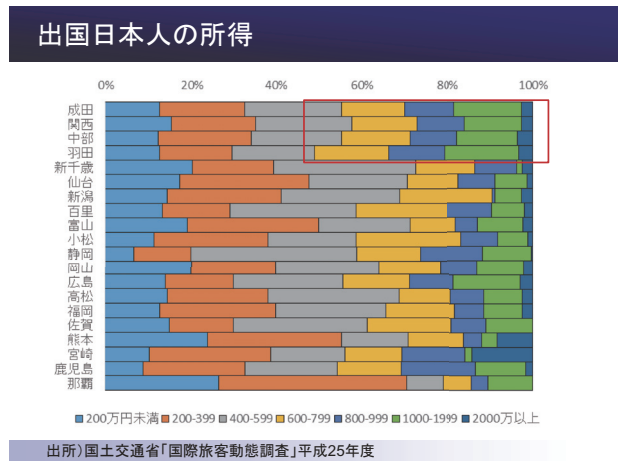


図表-21 出国外国の所得

強調しますと怒られますが、セントレアで新しく営業開始されますカプセルホテルは正に、理にかなっているのかもしれませんが。すなわち自分の所得に応じた使い方をするでしょうから、そういうことになります。羽田はラグジュアリーな富裕層が多いというのが表れています。すなわち、相手先、旅客のお客様ですから、どういう方々かというのを見ると戦略が考えられるのではないかと思った次第です。

### 19. 出国日本人の所得

図表-22は、出国日本人の所得に関するグラフです。日本人旅客の所得層別の空港別シェアが明らかになりましたが、明確な結果は導き出せませんでした。ただし、羽田だけは高額所得者の方が多いというのが分かるわけです。空港を利用されている旅客の所得層と主な空港において所得層に応じた施設の整備実態を見いだせば参考になると思います。

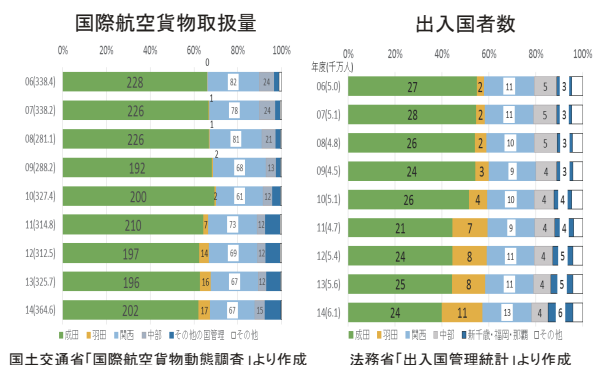


図表-22 出国日本人の所得

### 20. 空港別のシェアの変化

次は貨物についてお話させていただきます。貨物も検討しているのですが、図表-23は国際貨物動態調査を基に国際航空貨物の空港別の取扱量と法務省の出入国管理統計から空港別の出入国者数をグラフ化して併記しました。グリーンで表して

### 空港別のシェアの変化



図表-23 空港別のシェアの変化

いるのが成田のシェアですが、特に旅客での落ち込みが目立ちます。羽田が増えているのはお分かりかと思いますが、ただ、羽田でも十分ではないと考えています。国際航空貨物の多くは成田に運ばれて通関しますので、貨物に関しては成田の優位性が動きません。

羽田は今、国際線需要が増えたのですが、貨物については成田です。なぜならば、それは経済原則が貫徹されているからです。言い換えれば、セントレアが貨物を取り込むということはどれだけ難しいかということになります。

## 21. 航空貨物の特性

まず1つは、先ほど各務副社長がお話されたようにベリー輸送で、旅客機の荷物室に搭載して運びますから、これは路線と便数に依存しますので、路線と便数がなければ圧倒的に不利です(図表-24)。

それからもう1つは、ユーザーが輸送方法に関して発言をしない限り、経済条件に左右されるということです。フォワーダーが圧倒的に強くて、成田の周辺はいっぱい倉庫が並んでいます。したがって、羽田に運んでも、荷物は倉庫へ持って行き、それから、通関も全部成田でしてしまうということですから、輸送業者が構築した輸送体系をなかなかひっくり返せないわけです。だから、航

### 航空貨物の特性

1) ベリー輸送は路線と便数に依存

2) 旅客と異なり、文句を言わない分、経済条件に左右される

- ① フォワーダーの強さ(成田の立地慣性)
- ② 一朝一夕に貨物専用機のハブになれず
- ③ 海上輸送の有利性(技術進歩)
- ④ 片荷は絶対的に不利

∴ 路線・便数構成に影響する

図表-24 航空貨物の特性

空貨物の物流形態を変更するのは極めて難しいと思っています。日本全国どこの空港でも、最近、貨物でまちおこしとか貨物で空港おこしとおっしゃるのですが、私はちょっと保守的に見ており、かなり荒技だと思っています。

また、一朝一夕に貨物専用機のハブになれません。すなわち、アメリカでいうとフェデックスがメンフィス国際空港にコールドチェーンセンター<sup>(※4)</sup>を開設するとか、ユナイテッド・パーセルサービス(UPS)がルイビル国際空港に物流センターを開設するみたいなことは、そう簡単にはできないだろうということです。

それから、現在、海上輸送の技術が進んでおりまして、かなり競争が激しくなっています。

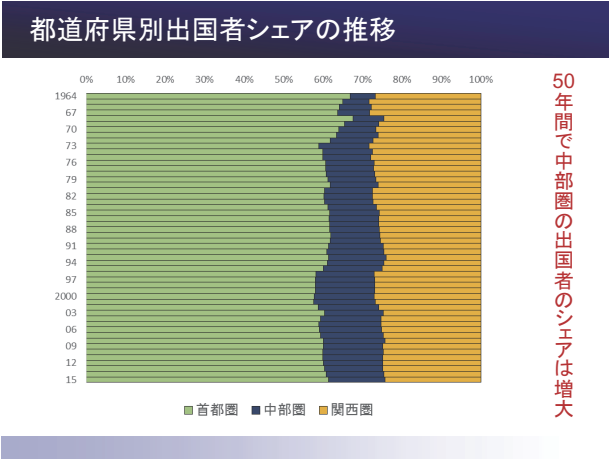
さらにもう1つは、航空貨物で大いに課題とされます片荷の現象です。往復ともにある程度の荷量がそろわないと航空輸送会社は喜びません。セントレアは以前これが問題になって、航空貨物輸送が低迷した時期がありました。今回、この件に関しましては確認しておりませんが、この現象がどのように推移しているのかということです。

このように、航空貨物というのはかなり複雑です。そうするとやはり、旅客に今後注力すべきだろうと思っています。

## 22. 都道府県別出国者シェアの推移

(※3) 不特定多数の荷主から集めた貨物を集約して貨物の運送を引き受ける輸送業者のこと。日本では国際航空貨物利用運送業者をさすことが多い。

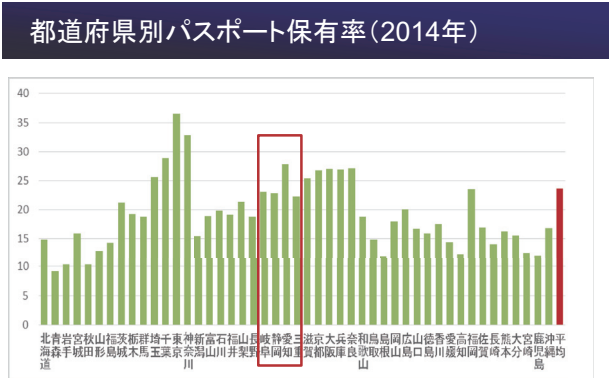
図表-25で都道府県別出国者シェアの推移を長期で見ました。およそ50年前の1964年、東京オリンピック開催の年からの経年変化です。中部圏と表示していますが、中部圏として、三重と岐阜と愛知を合計したシェアです。50年経って、出国者のシェアは増えています。皆さん短期で見ると中部圏は全然だめだといわれる方がおられますが、長期的に見ると日本の中で中部圏もアウトバウンドの一定のシェアを確保していることが明らかです。



図表-25 都道府県別出国者シェアの推移

### 23. 都道府県別パスポート保有率

では、短期的に見たら何が問題かというので、図表-26でパスポートの保有率データを取りました。現在、パスポートは5年のものと10年のものがあります。その保有率を見てみたのです。全国平均が1番右に朱書きしてありますが、23%くらいです。中部を見ますと、愛知県は上位ですが、三重県とか静岡県、岐阜県は平均に届いていません。ところが、首都圏を見ると明らかに全部平均以上で、近畿も同様です。九州は福岡だけです。パスポートが無くては外国に行くことはできませんという話です。アウトバウンドだと言葉で言うのは簡単なのですが、パスポートもないのに海外に行ってくださいというのは無理で、まずそこから取り組む必要があると思います。愛知県は全国的に見ても若い労働者が大勢いますので、展望は明るいと思います。

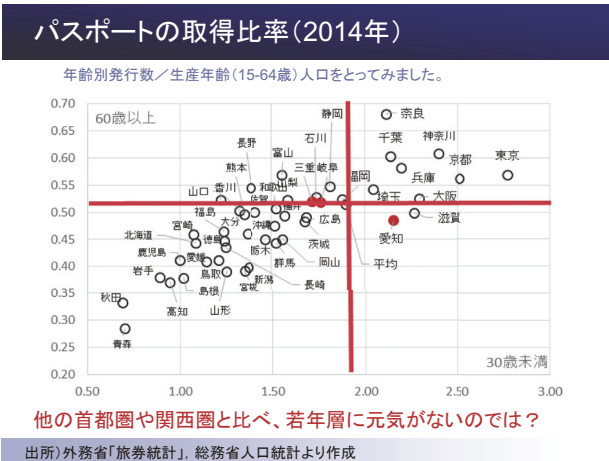


出所)外務省「旅券統計」より作成

図表-26 都道府県別パスポート保有率

### 24. パスポートの取得比率

図表-27は年齢別の2014年のパスポートの取得比率で、その年に発行した比率です。右軸が30歳未満です。愛知県には若者は確かに多いですが、高齢者は少し元気がありません。一方で、三重県、岐阜県は、高齢者は頑張っているのですが、若者は元気がないということなのです。同じ中部圏といってもそれぞれ事情が違っていて、この検討会



出所)外務省「旅券統計」, 総務省人口統計より作成

図表-27 パスポートの取得比率

を各県のご協力を得て、三重県と愛知県で開催しました。やはりパスポートの取得比率をそれぞれの県の実状を見ていただいて、それぞれが空港を

(※4) 生鮮食品や医薬品などを生産・輸送・消費の過程の間で途切れることなく低温に保つ物流方法。

使うように策を練っていただく必要があるのではないだろうかと思うわけです。三重県は確かに関空から出ていく比率が多いですから、そちらも大事なのかもしれません、セントレア側は意識していただくようにしないとイケませんね。

このように見ますと、先ほど各務副社長がおっしゃった、アウトバウンドも重点課題ということも非常に重要だと思っています。せっかくの経済力をお持ちの愛知がなぜお客様が少ないのか、路便が少ないのかというと、やはりそれを生かしきれていないのです。パスポートを持てば当然、アウトバウンドになりますから、それだけ路便に対する訴求力が増えるわけです。このデータを見て少し残念でした。ほかの都市圏は全部平均を上回っていて、年配の方も若い方もたくさんパスポートを取っているからです。京都、東京、兵庫、大阪、千葉、奈良、神奈川、千葉、埼玉では全国平均以上取っているわけです。この地方の方のパスポート取得率を少しでも向上することができたら、かなり需要が出てくるのではないかと、私は感じた次第です。

## 25. まとめ

私は、中部圏を後背地にしたインバウンド、アウトバウンドの潜在需要はあると思います。空港の建設から運営までを全て民間により実施されたというのは全国の先進事例であり、おそらく全国の空港で経営手法の手本とされていると思われます。先ほど空港会社の各務副社長よりセントレアの近況ご紹介があったように旅客に合わせた、旅客本位の施策を実践されていますが、背後圏を形成する愛知県以外の各県でアウトバウンドへの関心を高める必要があると感じています。

具体的な施策として、私案の一例としては、大学の生協に行って「海外に行きませんか」と、パスポートの取得に便宜供与とかを考えたと思います。先ほど言及しましたが、いろいろな施策を実践されていますが、その効果があまり発揮されていないという気がします。メニューは全部そろっ

### まとめ(1/2)

- 1) 中部圏を後背地にしたインバウンド・アウトバウンドの潜在的な需要がある。
- 2) 空港民営で全国の先進事例となっている
- 3) 愛知県以外の県において外国への関心を高める必要がある
- 4) **多くの施策が実施**されているが、効果が十分ではないのでは？  
→なぜ？

図表-28 まとめ(1/2)

### 福岡空港は民間委託後に2500M滑走路の増設

- 【現状】16.4万回/年  
35回/時
- 【誘導路二重化後】17.0万回/年  
37回/時
- 【滑走路増設後】18.8万回/年～21.1万回/年  
40回/時 45回/時
- 完成までは他の空港との連携を考えざるを得ないところ

図表-29 福岡空港の滑走路増設

ているにもかかわらずなぜそれが十分な集客につながらないのか、という気がしました。

福岡空港の民間委託に関する福岡空港運営検討協議会の委員として携わっていました。福岡空港も皆様方ご承知の通りセントレアと同様に1本の滑走路で供用しております。そこで、両空港を比較しました。九州では「九州は1つ」と言いません。「九州は1つ1つ」と言って、連帯意識は感じられず、決して良好な関係が保たれていないようです。特に、同じ福岡県の中にある北九州空港と福岡空港が長年、けん制しあう関係にあり、あまり仲はよくないのですが、少なくとも需要が違うというのは確かです。福岡空港の現状ですが、離発着回数が年間16.4万回です。滑走路を増設しますが、種々の制約があり、(既設の滑走路から210mの位置に新しい滑走路を増設しますが、国

際基準では滑走路2本で同時に離発着ができないクローズド・パラレル方式となり、離発着回数があまり増えず、21万回程度になる予定です。

この福岡空港の実態を鑑みて、日本全体の航空行政の観点で論じますと、需要競争の観点からは、セントレアの需要は極めて少ないと評価されてしまいます。国土交通省は福岡空港を2016年3月に航空法に基づき「混雑空港」に指定しました。お客様があふれるからほかの空港と連携を考えざるを得ない状況になっています。それで、2本目の滑走路が必要となりました。この経緯を踏まえますと、まず先例と比較されます。全国的な観点での判断が欠かせないことは明白です。よって、セントレアで2本目の滑走路を整備するに際しては、何らかの論理構築をする必要があると私は思ったわけです。

さらに私が携わった地方空港での振興策に関して設置管理者が国土交通大臣であります高松空港の路線展開と民営化についての事例を紹介します。図表-30は高松空港振興期成会の当初予算です。どうしてこの資料が突然出されたのか唐突に感じられるかもしれませんが、ご説明したいのは地方でも空港の振興策がいかに大切か、地方の活性化に空港を最大限活用する際の実例です。予算がなんと5.6億円という規模です。これは空港の活性化です。旅客の誘客などに資する予算を、高松空港ですから香川県単独で、5.6億円も使っていました。高松空港は民営化する方針が明らかになり、当初150万人しかなかった旅客が170万人と、利用者を増やしている状況にあります。この予算は、ネットワーク強化学業に、県だけではなく高松空港ビル株式会社を含めてですが、県が中心になって使って、努力をされています。

この事例を確認されまして、セントレアはどうですか、愛知県はどのようなことをされていますかという話ですが、私は実態をよく知りません。しかし、そこは考えていただく必要があると思います。決して多額の費用を使ってくださいという趣旨ではありませんが、ほかの県の活動状況を十分把握されることは必要なことと思います。あえ

## 高松空港振興期成会当初予算

(1) 収入の部			(2) 支出の部		
科目	27年度	26年度	科目	27年度	26年度
1. 負担金	75,278	75,278	1. 航空ネットワーク振興事業	88,838	88,438
香川県	52,790	52,790	(1) 広域事業費	4,870	4,870
高松市	18,294	18,294	(2) 航空ネットワーク強化等事業費	16,012	15,612
県内各市	2,922	2,922	(3) 国内線利用促進事業費	24,917	24,917
町村会	972	972	(4) ソウル線利用促進事業費	43,029	43,029
高松空港ビル	308	308	2. 航空ネットワーク等実装強化対策事業	477,296	474,524
2. 航空ネットワーク等実装強化対策事業負担金	447,296	474,524	(1) 上海線実装強化対策等事業	92,970	95,368
香川県	338,156	358,741	(2) 台北線実装強化対策等事業	139,365	139,365
高松市	109,140	115,783	(3) 成田線実装強化対策等事業	115,334	109,380
3. 金費	3,560	3,160	(4) 新規路線開設事業費	21,632	21,632
4. 助成金	40,000	10,000	(5) 国際線等利便性向上対策事業費	77,995	108,779
合計	565,134	562,362	(6) 高松空港ゲートウェイ機能整備事業	39,960	0
			合計	566,134	562,362

出所)香川県(2016.2)「高松空港の路線展開と民営化について」より抜粋

図表-30 高松空港振興期成

## まとめ(2/2)

セントレアのポテンシャルは高いが、いつも鶏と卵の話に収束(路線がないから人が来ないのか、本源的需要がないから路線がないのか)

### 【考えられること】

- (1) 施策の効果を検証する必要
- (2) すべてがお金ではないものの、利用促進の財源は大きいほど有利
- (3) 現状を前提とした路線、便数でよいのか？

### ⇒第二滑走路につながるのか？

図表-31 まとめ(2/2)

て公言しますと、香川県だけではなくほかの県においても5億円規模の予算を確保している自治体はあります。そういうことを参考までに提供した次第です。

検討会でこの2年間関係者の皆様方とともに勉強しましたのでセントレアのポテンシャルが高いのは十分理解しています。でも、いつも路線がないから人が来ない、本源的需要が無いから路線が無いという話になります。そうするとやはりもう一度、施策を検証しなければならないのか。この状況で本当にいいのか。需要拡大に向けては広範な活動を展開されていますが、それでいいのでしょうか。それから、すべてが金額の多さではないものの、利用促進の財源は大きいほど有利であるというのは、本当のところですか。つい先日、香港へ出かけた折に見かけた光景ですが、海外のエアラ

インと日本の各都道府県の関係者が大勢来られて積極的な利用促進活動を展開されていました。現地の方にお聞きしますと、頻繁に来ておられるとのことでした。やはり利用促進のためには、かなり費用をかけておられます。

気にかかる点をもう1つ、現状を前提としての、すなわち今の需要状況から将来の需要予測を求めますと、期待する数値が現れないわけです。しかし、第2滑走路が必要という話になった場合に、仮に需要で事を進めるには困難であり、現状では満足な数値が出ません。それでよいのか、ということなるわけでございます。

需要予測に真剣に取り組んでおられますが、創意工夫と積極的な施策の構築を反映させて、いろいろな枠組みも作って考えることも必要ではないかと考えます。すでに実施されているとは思いますが、エアラインにもセントレアを使って本当に

満足なのですか、どういう所を飛ばしたいのですか、本当に飛ばしたい所を飛ばしているのですかとの点をしっかりとリサーチされて本音を知ることが重要だと感じています。経済というのは、みんなが利潤最大化行動を、満足最大化行動を取っているという前提での話ですが、中部地域に就航しているエアラインの実態は分かりません。以上のようなことを含めて考えた先に、2本目の滑走路の必要性があるのだらうと思っております。そのためにはやはり、いろいろな手を打たなければいけないという気がしています。「みんなで頑張ろう」と言いたいところなのですが、私はよそ者としてもう少し見直して、それからまたさらに進んでいただきたい気がしますので、あえてちょっと厳しいことを申し上げた次第でございます。

この辺で、私の話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

お断り：「ANAが講演に使用した資料は、公的機関が対外発表している資料とANAの社内データをもとに、当該講演のためだけに作成した資料であり、ANAのホームページ等をはじめとしたANAが対外発表していないデータ等も含まれているため資料の記事掲載を控えている。」との申し出がありましたので講演時のパワーポイントは掲載を控えました。

## 【基調講演 2】

### 「セントレアから始まる地方活性化」

株式会社ANA総合研究所 代表取締役副社長（現 取締役会長） 小川 正人 氏



## 1. はじめに

ただいまご紹介いただきました小川です。本日

は、私のよく存じている方もたくさんお見受けして懐かしく思います。学界の第一人者としてご活躍されています加藤教授と同席して講演させてい

ただき大変光栄です。「セントレアから始まる地方活性化」と題しまして、お話しをさせていただきますのでどうぞよろしく願いいたします。

私が名古屋で勤務したのは、先ほど各務副社長のご説明にもありましたがリーマンショック直後で、利用状況の非常に厳しい2011年からの4年間です。とにかく少しでも中部国際空港（以下、「セントレア」）からの需要を増やしたいと、悪戦苦闘していたことを思い出し、聞き入っていました。ANAホールディングス株式会社（以下、「ANA」）が世界に先駆けて導入した最新鋭中型旅客機ボーイング787が同年4月、テスト飛行の地として名古屋を選んでいただきANA仕様の機体でセントレアを訪れました。機体の35%が日本製であり、メイド・ウィズ・名古屋ということがその理由ですが、各界の著名な方々をはじめ多くの航空ファンや写真撮影愛好家などが8万人もが集まり歓声を上げ歓迎していただき大変強い印象が残っています。

在任中には、国内線では石垣線の増強、国際便として沖縄経由のフレイター便を創設、中部で初めての初日の出フライトの実施など、新たな企画の創出に関係者のご支援、ご協力をいただき積極的に活動しました。心に期するものとして、何とか関西国際空港（以下、「関空」）や成田国際空港（以下、「成田」）や東京国際空港（以下、「羽田」）に肩を並べて、セントレアを拠点とする我が社が頑張らなければとの思いでした。おかげさまで搭乗客も増加し、黒字を達成しました。

今は全く環境が違っていると思います。訪日外国人は2016年に2,404万人を記録して、2020年に2,000万人とした政府の従来目標を4年も前倒しで達成しました。この状況を受けて、政府は2020年に従来2倍の4,000万人、2030年には同3倍の6,000万人とする新しい目標を定めました。飛躍的に訪日外国人のインバウンドが増えている状況です。相当な覚悟で対処しなければならぬ時代になったということです。

また、先ほど各務副社長のお話で、世界的な権威のスカイトラックス社からセントレアが2017年

2月に世界で最初の五つ星の地域空港に選定されたとご披露されました。受賞誠にありがとうございます。心よりお祝い申し上げます。

## 2. 講演概要

本日私は、大きく3つのお話をさせていただきます。1つ目はインバウンドが4,000万人時代になり、昨年訪れた2,404万人の訪日外国人を最低でも2倍にするという国家目標が掲げられた中、セントレアにも同様の役割を背負っているということです。これをどう実践するかということを考える時代になってきています。

次に2つ目、セントレアの強みは何かということ、もう一度考える必要があります。セントレアは国内線・国際線の便数がそろっています。さらに今話題の三菱リージョナルジェット（以下、「MRJ」）のふるさとして、MRJでインバウンド・ゲートウェイ空港と位置づけた戦略を採り、同時に名古屋圏の魅力、これをもう一度世界にPRしていただきたい。そしてインバウンド客を名古屋から地方へ、地方からまた名古屋へ戻る路便を継続していくことが必要です。

そして3つ目として、今、政府の方針にもなっていますが、リピーターの強化です。リピーターの出入国空港として、まだ訪れていない地方へ外国人を誘導する戦略を持たなくてはならないということです。

## 3. 訪日外国人の利用拡大

先ほど加藤教授のお話にもありましたが、セントレアを入国、出国に利用される訪日外国人の数は、まだ少ないので、最低でも2倍以上に増加させなければなりません。

国は、2016年に記録されました2,404万人を、2020年には4,000万人、さらに2030年には6,000万人とすることを目指していますから、羽田、成田が手一杯の中、セントレアの利用を増加させな

れば国家目標は達成できないと考えられます。

セントレアには、訪日外国人の出入国空港として、年間200万人から250万人の利用が期待されています。これは単純に言って現在の2倍、さらに3倍を期待されているわけです。

地方への送客拠点として、対応可能な空港は本来に限られており、関空、成田は国内線が非常に貧弱ですので、セントレアでの内際乗り継ぎの利便性を生かして頑張らなくてはなりません。

そして、観光立国推進基本法で提唱されていますが、訪日外国人旅行者数を今後も拡大するためには、リピーターを増やす必要があります。2015年のデータによればリピーターが1,159万人です。これを2020年までに2,400万人に倍増させなければなりません。そのためには、インバウンド旅客に今訪れていない所にお越しいただくことになると思いますので、これはセントレアにとって非常にチャンスだと思います。

#### 4. LCCの誘致

先ほど加藤教授の基調講演で触れられましたが、路線の就航に関して常に話題にされる需要と供給、鶏が先か卵が先かの議論があります。関空は私どものグループでありますPeach Aviation株式会社（以下、「ピーチ」）が、これまで我が国の空港旅客ターミナルビルでは出現されなかった簡素で倉庫のような関空の第2ターミナルを拠点に就航して、一気に関空を救う存在になりました。同様に私どものグループがLCCとして創設したバニラ・エア株式会社（以下、「バニラ」）では、成田を拠点として活動を始め、日本航空株式会社（以下、「JAL」）しか就航していない奄美空港（以下、「奄美」）で鹿児島県から助成金をいただき、成田と奄美の路線を開設したところ、奄美の需要が2倍になったという実績があります。JALも既に運航している羽田から路線を大幅値引きで対抗しましたのでさらに旅客が増えました。現地で

は、バニラ効果といわれています。そういう起爆剤も必要になってくると思います。

#### 5. 地方空港の現状

先ほど少し触れましたが観光立国推進基本法の中で、インバウンド消費の効果を地方に届け、観光を地方創生につなげていくことが施策として動き出しています。日本の人口が減っていますから国内線はなかなか伸びない中で、私ども航空会社としては、ぜひ地方へのインバウンドの方には地方への内際乗り継ぎをご利用願いたい。訪日外国人の宿泊は2015年で2,514万人泊を記録し、2016年には7,088万人泊と前年の3倍もの伸びを示しています。そして、中国人の旅行先に関して、株式会社三菱総合研究所の方にお伺いした話では、農家泊や農村への体験型観光が、個人旅行の中で今とても人気になっているということでした。田舎の暮らし、生活、風景などは、やはり地方が抜群です。また、SNSの効果もあり、真っ赤な鳥居が並んでおりとても美しいけれども日本人にとっては、それほどかなとも思われる島根県の神社に50万人くらい訪れた状況になっています。

#### 6. セントレアの強み

セントレアの強みに関して触れてみます。愛知県はMRJのふるさとですが、最近ではMRJに関する記事が新聞報道などでもあまり見る機会もなく話題が下火になっているようです。私個人としては、国産ジェット旅客機の完成を待望して、これまでずっと応援しています。私どもANAではローンチカスタマーとして2008年3月に25機（うち10機はオプション）<sup>(※5)</sup>を発注していますので、MRJを主力機種として名古屋から就航させて、本邦初のジェット旅客機のふるさととして便数を増やしたいと思います。2013年に第1号機を受け取る予定でしたが、最新の状況ですと2020年半ばになる

(※5) launch customer：航空機メーカーに対して、新たな航空機（旅客機や貨物機）について、メーカーに製造開発を踏み切らせるだけの充分な規模の発注を行い、その新型機製造計画を立ち上げる（ローンチする）後ろ盾となる顧客（カスタマー）のこと指す。



との発表が成されました。1日でも早い納期に期待を寄せて待っている状況です。私どもANAでは、セントレアからの便でプロペラ機を多用して就航していますが、これはMRJに移行するためにほかのジェット機導入を控えている事情があり、ユーザーの皆様方にはご迷惑をおかけしていますが、ご容赦願ってプロペラ機にご搭乗願っている次第です。

ANAにおける機材繰りに関して、ボーイング737を具体の例としてご説明します。ボーイング737の機材整備工場は羽田にありますから、羽田を出ますと、各地を飛び回って、たとえば松山空港に到着し、次いで松山空港からセントレアに飛来してもセントレアにナイトステイすることなく通過点として、また羽田に戻ります。機材によっては2泊3日で羽田に戻るというダイヤですが、整備工場が羽田にあると羽田に戻る航空ダイヤになり、どこかが遅れるとセントレアには玉突きで遅れたりします。こういう機材繰りにあるので、意外とセントレアに飛行機がない状況になってしまいます。

これが、MRJの導入が進むと、セントレアが拠点ですから、具体的な航空ダイヤをセントレア発としてシミュレーションします。国際便としてまず台湾桃園国際空港へ、次に台湾発の富山空港行として富山空港へ飛び、折り返し台湾に行つて、台湾から今度は、小松空港行として小松空港へ飛び、折り返し台湾に行つて、セントレアに戻るといったようなセントレア中心の機材回しに当然なりますので、セントレアに翼を休めます。このようなダイヤが組めると、もしどこかが悪天候でも、容易に機材の差し替えが利きますので、セントレアが基地としての強みを非常に発揮します。ぜひセントレアをベースに、MRJを活用してゲートウェイをやっていただきたいと熱望しています。

私ども、ANAグループでは、現在セントレアから毎日40便が各地に飛んでいます。どうしてもボーイング767や737、ボンバルディアCRJやDHCといった機種を運用していますので、多少アンバランスなダイヤになったり、便数が少なく

なったりするのですが、これをMRJでそろえていけば、非常に便数も増えて、新しい所も使えますし、国際線からの乗り継ぎもよくなって、ゲートウェイとして機能するのではないかと思います。

そして、セントレアからアクセスできる中部地方の魅力を全世界にアピール発信したいと思います。私も4年間いましたから、名所旧跡、温泉地、秘境、景勝地、神社仏閣などあらゆる所に行き、本当に中部地方には、魅力があり、これをぜひ産学官とともに地域を挙げて世界にアピールしていただきたいと思います。

セントレア周辺の魅力を具体的に御紹介しますと、「なばなの里」、「ナガシマスパーランド」は私も孫と出かける機会もありますので素晴らしい所と理解しています。冬季の夜半を照らすイルミネーションは、もちろんセントレアでもやっていますが、大変今、人気になっており、こういった周辺の魅力があります。春から秋にかけての鶺鴒も海外の方には興味をもってご覧いただけます。セントレアを利用される外国の方々には是非こういう所に行きか帰りに寄っていただきたい。そのほか、桑名のハマグリが、もうすぐ旬の季節を迎えます。伊勢神宮では、建物、巨木が幻想な雰囲気醸し出しとても神聖な空気が流れていて、清らかな気持ちで満たされ日本古来の歴史を実感でき、伊勢のおかげ横丁では古い町並みが再現された通りにたくさんのお店が立ち並び、歩いているだけでとても楽しく、食べ歩きも楽しみです。もちろん、名古屋市内にも熱田神宮があります。また、当該地域はモノづくりを中心として、日本の成長を支えてきた実績と実力のある地域であり、産業観光では、トヨタ産業技術記念館やノリタケの森などに行きか帰りに寄ろうという、そういう魅力を付けていかなければならないと感じています。

## 7. 観光資源としての食の文化の活用

日本のお酒が、海外の和食ブームを追い風にして、輸出が伸びていまして、2016年の輸出額は前年比1割増の155億円と7年連続で過去最高にな

り世界的に注目されています。全国には1,300もの日本酒の蔵元があり、日本の非常に大きな観光資源です。名古屋では全国的に注目されています。萬乗醸造の「醸し人九平次」、岐阜県多治見市の三千盛の「三千盛」、愛知県北設楽郡設楽町の関谷醸造の「空」、知多半島周辺にも、半田市の中壘酒造の「國盛」などで、セントレアでも販売されています。すべてご紹介できませんが中部地方は全国的に見ても蔵元が多くあります。こういった食の魅力を生かせる優れた地域であります。広域の話をしていただきますと、名古屋支店長時代に昇龍道プロジェクトが大変盛んで、当時、昇龍道プロジェクト推進協議会の会長が一般社団法人中部経済連合会（以下、「中経連」）の三田敏雄会長で、ぜひ中部の酒・食・器を世界に売り出さなければと、積極的に推進するよう日頃より提唱されていたので、日本酒のことがつい印象に残ってお酒の話題を強調させていただきました。

また、私は発酵食品に大変興味がありますので、知多半島において大変盛んに生産されていることを目の当たりにしています。そこで常滑市の酒、みそ、しょうゆを起点として、半田市の酢、酒、みそ、碧南市の白しょうゆ、特に有名な岡崎市の八丁みそ、そして、蒲郡市のごま油から豊川市のみそ、しょうゆまでの各都市を結んでの発酵街道巡りという企画を、在任中に実施したことがあります。この企画は道半ばで積み残しの部分も否めませんが、こういう発酵食品に関しましてはマニアックな外国人には受けるのではないかと考えております。こういう地域の魅力を強くアピールして、行きか帰りに寄りたいと思われるセントレアになっていただきたいとせつに願っています。

## 8. セントレアの使命「地方へのゲートウェイ」

これからのセントレアの使命としては、地方へのゲートウェイ、地方活性化のインバウンドのゲ

トウェイ空港にならなければいけないということです。

近年、消滅可能性都市が実名で報道されていますので、皆さんも地方都市の苦境に関してはご存じのことと思います。私は地方に出かける機会が非常に多く、温泉地などの地方都市で地方活性化の仕事に携わっていますが、これらの地方都市では20歳から40歳までの人口が少なく、増加が望めないことから、どんどん人口が減っていくのではないかとされておりまして。生産年齢も同様にどんどん減っていく状況にあります。このような地方都市の切実な実情を見聞きしていることから、名古屋は恵まれていると思っています。そういう中で私どもANAグループでは、日本の49都市116路線を毎日運航しています。全国49の空港で事業展開しておりますが、国内線の半分が地方路線なので、地方の都市はANAグループにとって非常に重要です。そこで今、地方活性化に一生懸命取り組んでいまして、ANAは日本と世界の架け橋となるエアラインとして、都道府県と連携して「日本が誇る、日本の価値」をお届けしています。日本各地のさまざまな魅力に出会える機会を通じて、日本を元気にしていく。それが、「Tastes of JAPAN」<sup>(※6)</sup>です。毎年、全国の都道府県から3つを選定して、3カ月実施しています。その3カ月の中で、機内食に地元産の食材を使用したり、地方の魅力を機内のビデオで放映したりする取り組みです。ラウンジでは、地元の銘酒と評判のお酒を提供しております。東海三県を具体事例としてご紹介しますと、愛知では、まずお祭りです。日本が誇る祭礼「山・<sup>ほこ</sup>鉾・屋台行事」がユネスコ無形文化遺産に登録されました。東北から九州まで18府県33件のうち、“山車まつり日本一”をうたう愛知県は、最多の5つが認定されていますので、この祭りを映像でご紹介しています。そして、食文化です。私自身まだ食したことはありませんが、「金しゃち名古屋赤味噌ラガーで煮込んだ国産牛のシチュー」、それから「フォアグラを詰め

(※6) <https://www.ana.co.jp/tastesofjapan/activity/>

た三河山吹き鶉<sup>うずら</sup>のロースト金柑<sup>きんかん</sup>添え」などです。ANAでは国内線にプレミアムクラスが設定され、利用者に提供したお弁当には、名古屋をはじめ、愛三岐（愛知、三重、岐阜）の食材を詰めています。このような取り組みを会社全体で行っています。

プレミアムラウンジで、名古屋のお酒を提供しましたところ非常に好評でした。やはり、この地方は水質が良く水道水も大変おいしく飲めます。この良質の水を使っての酒造りですからお酒も本当に美味しいです。

## 9. ANA総合研究所が実践する地方活性の取り組み

私が現在勤務しています株式会社ANA総合研究所（以下、「ANA総研」）の取り組みをご紹介します。当社は地方活性を大きな業務の柱にして、いろいろな地域の活性化の事業を受託しています。中でも特徴的な一面を紹介すると、研究員を派遣するという事です。地域のニーズに合わせて、社内で人選されたエキスパートを派遣します。例えば観光に強い人、食料の輸出とか農産物の輸出が望まれる地方は産業に強い人、あるいは、おもてなしの実践にはキャビンアテンダント（以下、「CA」）を。CAは、総務省の地域活性化サポーターの制度に手を挙げる方が大変多くて、地方で大変好評でございます。

具体的な事例として、宇和島市で10年継続して実施しているパールの取り組みをご紹介します。宇和島は隠れたパールの産地ですが、全国的には伊勢が有名でパールといえばミキモトが思い浮かべられると思います。宇和島のパールをブランド化したいというご希望があり、私どもの職員が種々検討してパールビズ運動というのを始めました。男性でもピンバッジみたいにパールを着けるといふ運動です。愛媛県の知事をはじめ関係者が積極的に装飾して大いにアピールした結果、宇和島がパールの産地というのが浸透して今では結構有名になっています。

そのほか産業の活性化の具体的な事例としては、北海道の白糠町<sup>しらぬかちょう</sup>という小さな町では、名産の毛ガニを私どもの沖縄貨物ハブを利用して香港に輸出した実績があります。

そして、中経連にお世話になったケースです。私が在籍した当時、中経連主催のまちづくり委員会が構築され、この会の副会長が名古屋鉄道株式会社の河野英雄会長で、欧州にミッションを出したときにアルザスと非常に仲よくなりました。街中が花で飾られ、街の中にライトレールが走行して、非常に巧みなまちづくりをしています。こういった所を視察した際に、PRや地方活性という観点から、弊社の片野坂真哉副社長と先方の県知事とで協力提携に調印いたしました。

## 10. 昇龍道プロジェクトの取り組み

アルザスというのは、フランスの東の端で、西をヴォージュ山脈、東をライン川に挟まれた、大陸の中の島という所で、細長く非常にきれいな街並みに、90棟のワイン蔵と30店の星付きレストランがある、非常に美しい風光明美な所です。

このアルザスでの見聞と、当時の中経連の三田会長から、ぜひ世界に売り出さなければと、提唱されていまして酒・食・器を念頭に、飛騨地方の有識者の方に相談しまして、飛騨地酒ツーリズム協議会と誘客施策に関して協議を重ねました。中部運輸局のご指導も賜り、酒蔵ツーリズムを立ち上げた次第です。

酒蔵ツーリズムは一方で壁があり多くの酒蔵では、酒は一年物でもあるので、作ったとたん全部売れてしまい、いつ行っても酒蔵は閉まっているだけで、何も無い。せっかくお見えになっても何もなくて困るという状態です。このような状況を改革したのが飛騨酒ツーリズムです。門構えを小ざれいにして外国の方にも興味を引く、試飲ができるようにして、販売もする。英語などのコメントも書く。さらにスタンプカードあるいはチケットのようなものを作り、それを1,000円で購入すると10杯飲める、さらにスタンプラリーで粗品が

プレゼントされる企画商品などの非常に先進的な取り組みを実践したことから徐々にこういう取り組みが広がりました。この後、昇龍道プロジェクトで取り上げていただいて、昇龍道酒街道に発展しました。アルザス・ワイン街道から使節団が名古屋に来たときに、岐阜県の高田肇知事とフランス・オー＝ラン県のシャルル・ビュトネル議長が友好宣言に調印しました。

歓迎レセプションで非常に印象的だったのが、使節団の皆様方が日本酒を好んで飲まれている姿です。私はこの情景を目の当たりにするまで、ワインが世界で一番の酒だと思い込んでいましたが、皆さんがあまりにも美味しそうにたくさんと日本酒を飲みますので、日本酒が彼らのし好に合っていて、さらにうまいと感じたのだろう、歴史と文化により育まれたその土地の酒は万国共通でうまいものだなと思い直しました。まさに目からうろこでした。それ以降、日本酒をいただく機会がぐんと増えました。このようにして観光と食についての提携が行なわれた。そして、お互いのブランドを高め合っているということです。そこから、さらに広がって、フランスのオー＝ラン県と岐阜県、花で美しい「ハウルの動く城」のモデルにもなりましたコルマル市と高山市、世界一美しい村に選ばれたことがあるアルザスのリクヴィール村と岐阜県の世界遺産に登録された白川郷の白川村がアルザス・ワイン街道と飛騨地酒ツーリズム協議会として友好宣言を調印しました。今でも相互に間断なく交流していき、その効果も表れて高山市ではフランス人の観光客数が2割増えたとのこと。バス路線も拡充されていますし、鉄道も観光客の乗車が目立ち、欧米系の方も多いということで、大変成功した事例の1つではないかと思っています。

## 11. コンテンツ観光の取り組み

昇龍道プロジェクトは、広域観光の我が国の先進事例として関係機関から高い評価を受けています。まさに一番のお手本ということで、日本中が

見習いたいと注目しています。さらに進めていくべきだと思っています。

そして、もう1つのテーマはコンテンツ観光です。先ほど説明しましたが酒蔵は1,300あり、温泉は日本各地に3,000ほどある温泉大国です。温泉を求めて掘削すればほとんど出てくるというお国柄で、成功している温泉宿もありますが、全体として見れば横ばい、もしくは若干減っているという状況の中で、温泉をもうひとつマーケティングするにはどうしたらいいかという観点です。

温泉に関しては、環境省が所管しており、これまでは温泉を認定するだけでしたが、認定するだけではなく観光資源として売り込むということで、私どもANA総研と株式会社ぐるなび（以下、「ぐるなび」）が一緒になり、昨年一般社団法人ONSEN・ガストロノミーツーリズム推進機構を設立いたしました。会長は名古屋にゆかりの深い東京都市大学の涌井史郎教授です。さらに別府市長と弟子屈市長、別府温泉と川湯温泉、ぐるなびの久保証一郎社長と私どもANA総研社長の岡田に発起人になっていただきました。理事長には伊勢出身の見並陽一氏でJRの常務だった方です。理事には、環境省自然環境局長などが名を連ねて今に至っております。

ガストロノミーは大変聞き慣れないと思いますが、地域の名産品、地域の旬の食材を使った料理を食べる、そして景勝地を訪ねて、文化・歴史を知ることです。ガストロノミーツーリズムは世界の非常に大きな流れになっていき、国際連合（通称国連）も非常に推奨しています。ところが日本ではこれが、言うはやすく行なうに難しいのは、例えば水揚げされた大間のマグロは全部漁業協同組合を通して築地に送られ市場に出るといったシステムが整備されている為、なかなか地元で食べることができないのです。徐々に改善の兆しがあるとも伺いました。セントレアからわずかの距離にあります日間賀島のフグ料理などはガストロノミーツーリズムの典型だと思いますが、そういうものも我が国の各地に浸透してきましたので非常に良い傾向だと喜んでいきます。

南フランスのル・ロジェの例ですが、地域を1週間かけて歩いて、食べるというプラン、ガストロノミーウォーキングです。向こうに行くと、体験してみたいかがですかと、皆さんが勧めます。これは1週間かけて、山や溪谷や湖を散策して、景勝地を見て回りそして、地域の美味しいもの、地域で取れたものを食べる。これを、海外ではファーム・トゥ・テーブルといいまして、どこのファームから取れた食べ物であるのか明示しています。食べ物には非常に敏感な土地柄で、セレブの間では特に関心が高く、吟味された食材を食べています。もちろんスイーツも食べています。それで、素敵な宿に泊まって1週間過ごすというのが、1つのガストロノミーツーリズムです。

私も、ぜひ体験しなければと、仲間と一緒にアルザスでワンデーウォーキングをやりました。入場券代わりのパンフレットが配られ、内容を見ますと食事はフルコースで大変おいしそうです。定められたコースを歩きながら、8つのポイントで飲食しますが、ワインを飲みながら歩きますので景色と食事とワインすべてを満喫できます。このような楽しい企画を、私は今、日本中で広めようと思っております、先ほどの一般社団法人ONSEN・ガストロノミーツーリズム推進機構を立ち上げました。

ワイン畑の絶景を歩かして、まず最初のポイントで関係者の方からチェックを受けて、100ccのワインが注がれます。1か所で100ccですが、8か所のチェックポイントで飲みますのでトータル800ccになりますから結構な量となります。ワイン畑の絶景を歩いていくと、本当にきれいです。美味しいワインをたしなんでから歩き始め、次のポイントでチーズを食しながらまたワインをいただきます。さらにワイン畑の絶景を下り町に来ますとポイントが設定され、ワインのほかにデザートとコーヒーも提供されます。少し多めの時間をかけてくつろぎまた歩きます。3時間くらい歩きこの間にランチもいただきますのでお腹いっぱいになりますが、結構な距離を歩きますから、ゴールしますとお腹も程よく空いてきて、夕食もおい

しく食べられます。なかなか楽しい企画で1日中楽しめます。このようなイベントが毎週、シーズン中はどこかの蔵で開催され、300人から500人集まるとのことです。300人もの人が同時に歩き出しますと混雑して混乱するので、ゴルフ場でのスタートのように15分毎に20人程度が1つのパーティーとしてスタートしていきます。

このような企画を日本で実現させたら、温泉地の活性化につながるのではないかと考えておりました、実は昨日下午呂市へ関係者との打ち合わせに行っていました。日本には、各地に郷土料理の文化が数多くあり、地元の食材を開発するきっかけにもなりますし、お酒も先ほど言いましたように1,300も酒蔵がありますから、お酒はもとより、各地の郷土料理、手の凝った器と、三拍子そろっていますので、日本でも全国展開が望めるものと自負しています。

現在、各地で展開されていますコンテンツ観光をいくつかご紹介します。天草では、世界一の夕陽と言われています。天草市河浦町崎津の教会が建つ漁港一帯は、1996年に日本の渚百選「キリシタンの里 崎津」、2001年には日本のかおり風景100選「河浦崎津天主堂と海」に選ばれ、2011年には漁村景観が「国の重要文化的景観」にも選ばれています。長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産として、世界遺産への推薦が正式決定されましたので、世界遺産への登録が期待されています。

そして、食事は地元の居酒屋にて、見事な鯛とかが毎日上がるような所で、ウニやアワビなど新鮮でおいしい魚介類が豊富で、地元のお酒をたしなみます。また、器には伊万里の磁器が使用されています。地元の方にお聞きしますと、伊万里の磁器に使用されている砂は実は天草で取っているということでした。

美しい海の景色に、イルカやホエールウォッチングが、いつでも見られるということで、セントレアからひとつ飛びで体験できます。

次いで、別府で、別府八湯ウォークというのをイメージしました。別府湾の夕陽も感動的です。別府は、我が国の温泉どころとして、その名声は

全国にとどろき、湯元では絶えず湯煙が出ていますので、こういう景色は外国人の方にはとても神秘的に思えるのではと感じます。海地獄、血の池地獄、龍巻地獄、白池地獄の4つの地獄が「別府の地獄」として国の名勝に指定され、そのほかにもいくつかの地獄もありまして、夕陽に湯けむりを感じて、浴衣で街を歩くことができます。別府地獄ラーメン、地獄蒸し、地獄蒸しプリンなど地獄ばかりです。

最後に黒川温泉です。熊本県阿蘇郡南小国町にある温泉で、阿蘇山の北に位置し、南小国温泉郷の1つを構成しています。黒川温泉というのは町全体を独特の雰囲気に行っているということで、町全体を際立たせて、全体を温泉郷として全国的に誘客運動を展開しています。日本中には3,000ほどの温泉がありますので、セントレアから行けるようにしたいと思います。

セントレアがこれらの観光におけるゲートウェイになっていくことが必要ではないのかと強く思います。全国いたるところ、セントレアのおひざ元の知多半島にも素晴らしい観光資源がありますが時間の関係で事例の紹介は3例とも九州地方になってしまいました。

次いで、リピーターが求める地方の魅力や新しい素材さらに異なる日本の地方を訪ねていく観点で考え、これをMRJのネットワークで結べたらと思うと夢が膨らみます。コンセプトは「いつものセントレアへ戻ってきて、セントレア圏のさまざまな素材、魅力を体験して、自国へ帰っていく。」と考え、新しいインバウンド像をやっていければといつも想像を巡らせます。

## 12. まとめ

訪日外国人旅客にセントレアをゲートウェイとして入国していただきこの地を出発地点として日本中を回って、セントレアに戻って帰国するのが理想です。セントレアを利用していただくためには、名古屋の魅力も提供していくことが必要と感じていますので広域の取り組みが欠かせません。

外国人の視点に立った名古屋の街を中心とした周辺地域の魅力発掘を、セントレアを核とした周辺地域の総力を結集して実践していただければと思います。さらに広域での具体的な取り組みとして、天草温泉と伊勢神宮を訪ねるコースや黒川温泉となばなの里を訪ねるコース、さらに別府八湯と鶴飼いを見学するコースなど、要するに地方とセントレア周辺地域を訪ねて、セントレアを入出国のゲートウェイとして活用することです。加藤教授の基調講演でご説明がありましたが外国人が出入国に際して利用する空港が同じ比率はセントレアが70%強で、成田、関空、羽田よりも若干低い結果となっています。30%弱の方が片道の利用ですので、何らかの施策も必要と思います。さらに施策を後押しするようなものが何か必要だと思います。今は国内線と国際線の施策が分かれています。これを一括で外国人旅客に需要喚起していくような、名古屋から地方に行ってください、地方のゲートウェイにセントレアがなってくださいというようなやり方です。こういったものが非常に重要だと思ひまして、この取り組みの起爆剤になるのがMRJではないかと思います。

政府は、訪日外国人観光客の地方への送客とリピーターの獲得を目指しています。セントレアは、2020年には現在の利用者数を2倍に増加させない限り政府の目標が達成されないと考えています。是が非でも達成しなければなりません。そのために、地方への需要に見合うサイズのMRJが必要です。日本の魅力、地方の魅力、代表格が温泉や、酒などの食です。ONSEN・ガストロノミーツーリズムの話をしていただきましたが、地方の魅力をぜひセントレアからもPRしていただきたいと思っています。

そして、MRJのふるさとは名古屋です。日本の地方と中部圏の広域連携でセントレアがリピーターの中心になっていただいて、地方と中部圏の素材を提供していく中心になっていただきたいということです。

以上で話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。