

中部広域圏における国際航空旅客動態と課題

2013年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

公益財団法人中部圏社会経済研究所は、2011年4月に財団法人中部空港調査会（2011年3月をもって解散）から航空・空港に関する調査研究事業を引き継ぎ、中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究を行っています。その調査研究の一環として、国際航空旅客動向の実態把握と分析調査を2011年度から2ヶ年で学識者により構成した研究会を核として実施しました。本報告書は、中部広域圏における国際航空旅客と課題に関する調査研究の結果を取りまとめたものです。

この研究の目的は、中部国際空港における国際航空旅客の利用状況を定量的に把握し、かつ、適切な分析を加えることで、同空港の利用促進に向けた課題を浮き彫りにし、現実的で具体的な提言を行うことです。

具体的な分析は、以下の観点で進めました。まず、アウトバウンド（日本人の海外渡航者）については、三大都市圏の居住者が海外渡航する際の空港利用状況を比較分析しました。中部圏の居住者による中部国際空港の利用状況は、関東圏や関西圏に比べて低調です。このことから、中部圏の居住者は、海外渡航の際に相対的に高額な国内アクセス費用（一般化費用）を負担しています。中部圏各地から中部国際空港へのアクセスの充実を進めるとともに、中部圏の居住者が中部国際空港を利用することの経済的メリットを認識する取り組みを行うことで、現状程度の海外渡航者数の状況でも、中部国際空港の利用増加が期待できます。また、中部圏の居住者の出国率（海外渡航者の比率）の分析からは、渡航者数自体を増加させる可能性についても提言しています。

インバウンド（訪日外国人旅行者）については、「国際航空旅客動態調査」を分析して、国籍、来日目的、訪問地や滞在日数などの実態を定量的に把握するとともに、利用空港についても詳しく分析しました。そして、中部圏への渡航が多い中華圏（中国、香港、台湾）の人々へのアンケートを実施し、傾向や嗜好を理解することを試みました。中華圏からのインバウンドは、今後も中部圏の国際航空旅客を増加させるためには、なくてはならない市場であり、昇龍道プロジェクトの推進などとも呼応して、積極的な誘客を進めなければなりません。

いうまでもなく、中部圏における国際航空旅客の拡大には、アウトバウンド拡大とインバウンド拡大の双方の取り組みを、バランスよく推進する必要があります。本報告書が、今後の航空需要拡大に向けた取り組みの一助となれば幸いです。

「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」の委員の方々には、包括的な助言、適切なアドバイスをいただきました。さらに中部国際空港株式会社から、上用敏弘執行役員、竹村淳一経営企画部部長にオブザーバーとして参画願ひ、情報の提供、ご意見などいただきました。また、三菱UFJリサーチ&コンサルティングのご協力をいただきました。ここに深く感謝を申し上げます。

2013年4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.....	16
第4章 出国率に関する検討.....	22
1. 三大都市圏における出国率の把握.....	22
2. 出国率と1人当たり県民所得との関係把握.....	23
3. 出国率と1人当たり一般化費用との関係把握.....	24
第5章 アウトバウンド利用促進に向けた検討.....	25
1. 旅行者属性.....	25
2. 旅行目的別旅行形態.....	31
3. 居住地別訪問国および訪問国別出国空港.....	32
4. 中部圏居住者の空港利用理由.....	35
5. 三大都市圏以外の国際拠点空港利用状況.....	36
6. アウトバウンド利用促進に向けた方策の検討.....	39

第6章 インバウンド利用促進に向けた検討.....	41
1. 国籍別旅行目的別旅行者数.....	41
2. 旅行者属性.....	42
3. 国籍別旅行目的別滞在日数.....	46
4. 三大都市圏における国籍別訪問率.....	47
5. 都市・観光地別訪問率.....	48
6. 外国人旅行者の利用空港と国内訪問地の把握.....	49
7. 利用空港および国内交通手段.....	51
8. 訪日旅行経験者に対するアンケート結果.....	66
9. インバウンド利用促進に向けた方策の検討.....	99
第7章 中部広域圏における国際航空に関する提言.....	103
1. 経済性から見た中部国際空港の利用価値の認識共有.....	103
2. 中部国際空港アクセスの強化.....	104
3. 国際交流需要への対応と喚起.....	104
4. 中部圏観光のPR強化.....	105
5. 周遊観光の積極的な販拡.....	106

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たものである。

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事により、調査成果の制度、水準を高め、信頼性の高い成果を得ることを目的として、学識者により構成される研究会を設立した。

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 7 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

奥田 隆明 公益財団法人中部圏社会経済研究所主席研究員、名古屋大学客員教授

(2012 年度から参画)

(2) 検討会の実施状況

第 1 回 2011 年 10 月 4 日 (木)

第 2 回 2012 年 2 月 16 日 (木)

第 3 回 2012 年 3 月 27 日 (火)

第 4 回 2012 年 8 月 7 日 (火)

第 5 回 2012 年 12 月 5 日 (水)

第 6 回 2013 年 3 月 19 日 (月)

(3) 研究会での検討事項

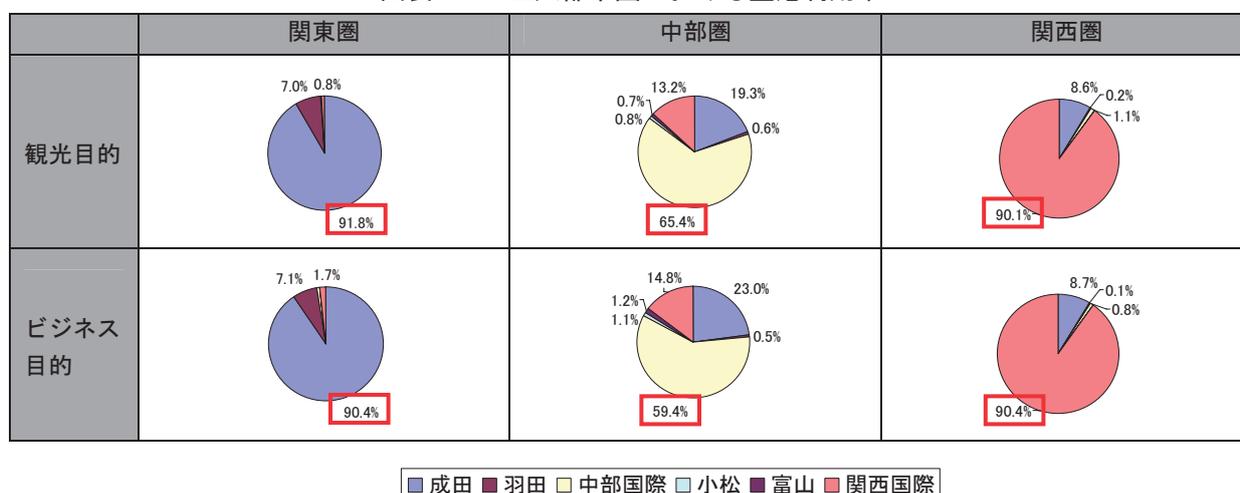
中部広域圏における国際航空旅客動態に関する調査において、定量的に分析された中部地域における空港利用の状況調査結果を基に、中部地域の空港利用に関する課題の抽出を実施する。

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

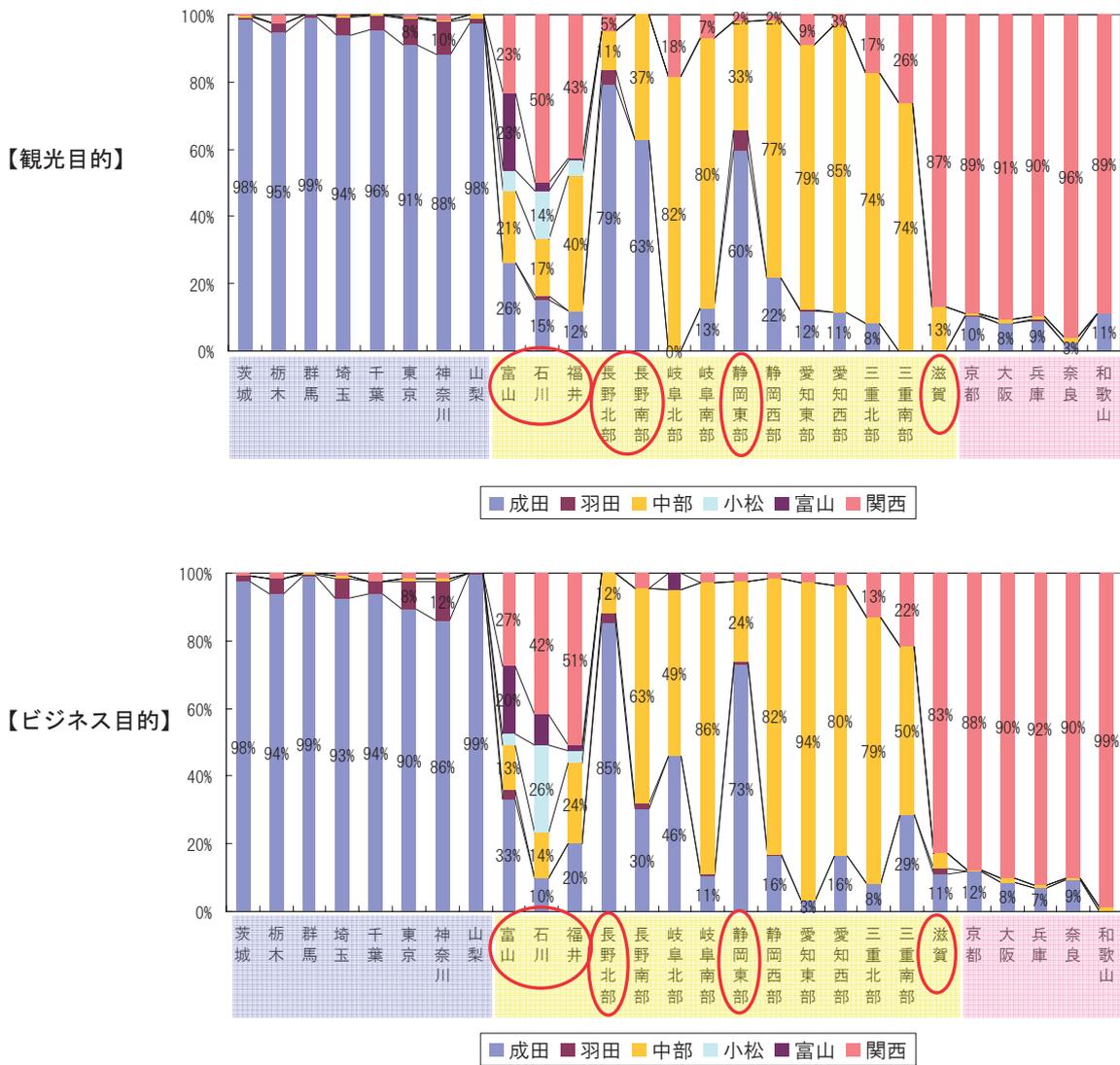
- ・国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より、三大都市圏における国際航空旅客動態の特質を整理した。
- ・中部圏の出入国における中部国際空港利用率は、観光目的が65.4%、ビジネス目的が59.4%と、他圏域に比べ自地域空港利用率が低い。特に、滋賀県、北陸地域（富山県、石川県、福井県）は関西国際空港の利用率が約80~90%、約20~50%と多い。また、長野県北部南部地域、静岡県東部地域では成田国際空港の利用率が約60~80%、約60~70%と多く、中部国際空港の利用率は約10%~40%と少ない。
- ・また、中部圏全体で見ると、観光目的（65.4%）よりビジネス目的（59.4%）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、便数が多い東西空港利用が多いと推測される。

図表 1-1 三大都市圏における空港利用率



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

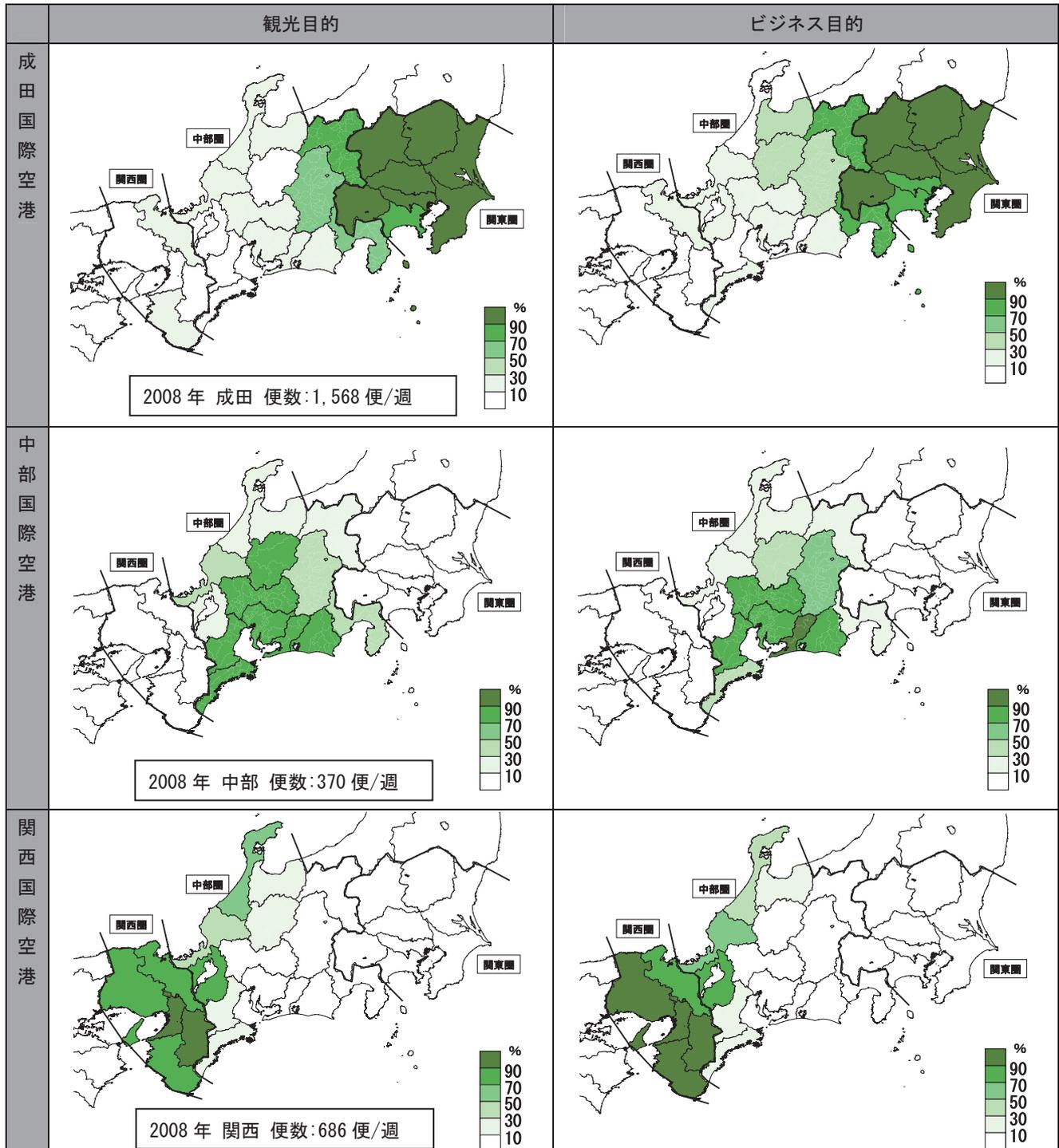
図表 1-2 居住地域別の出入国空港利用率



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・なかでも、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国際空港、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、長野県南部地域など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西利用率と比べて低い。
- ・これは、成田国際空港、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ひと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、当該地域のさらなる利用率の向上と、他空港利用率の高い北陸地域などの利用率を高めることが必要と考えられる。

図表 1-3 三大拠点空港利用率



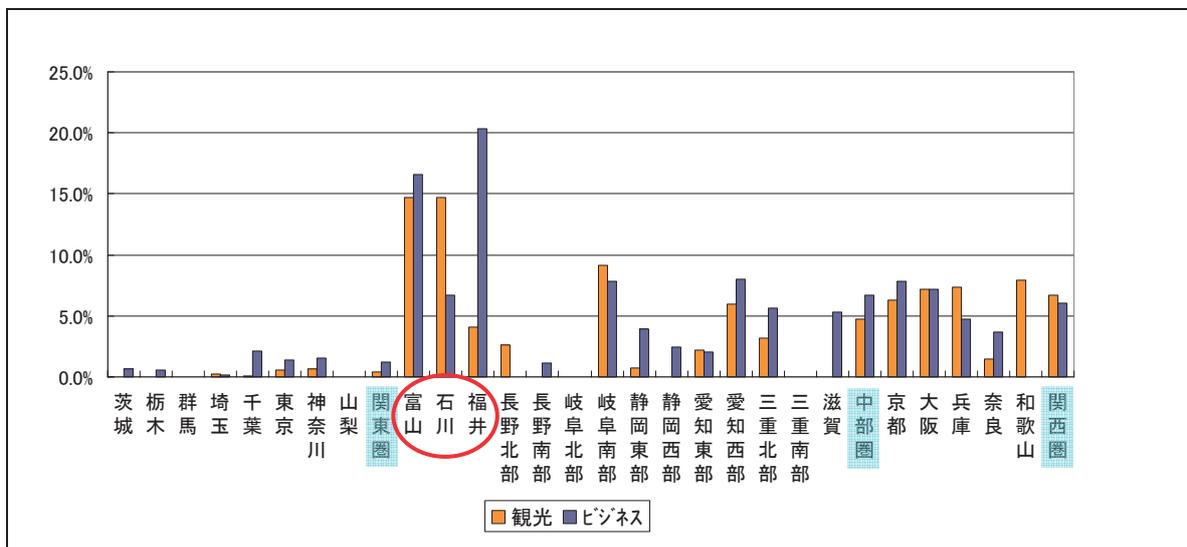
出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

2. 国内線利用率の把握

- ・ 出国時に国内線を利用する率を圏域ごとに見ると、関東圏居住者は国内線をほとんど利用しないが、中部圏と関西圏のほぼ同程度、国内線を利用している。
- ・ 地域別で見ると、中部圏では特に北陸地域における国内線利用率が高い。これは、成田国際空港利用時における国内線利用が多いことに起因している。また、北陸地域から成田国際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、出国空港までの一般化費用¹も高くなっているものと想定される。

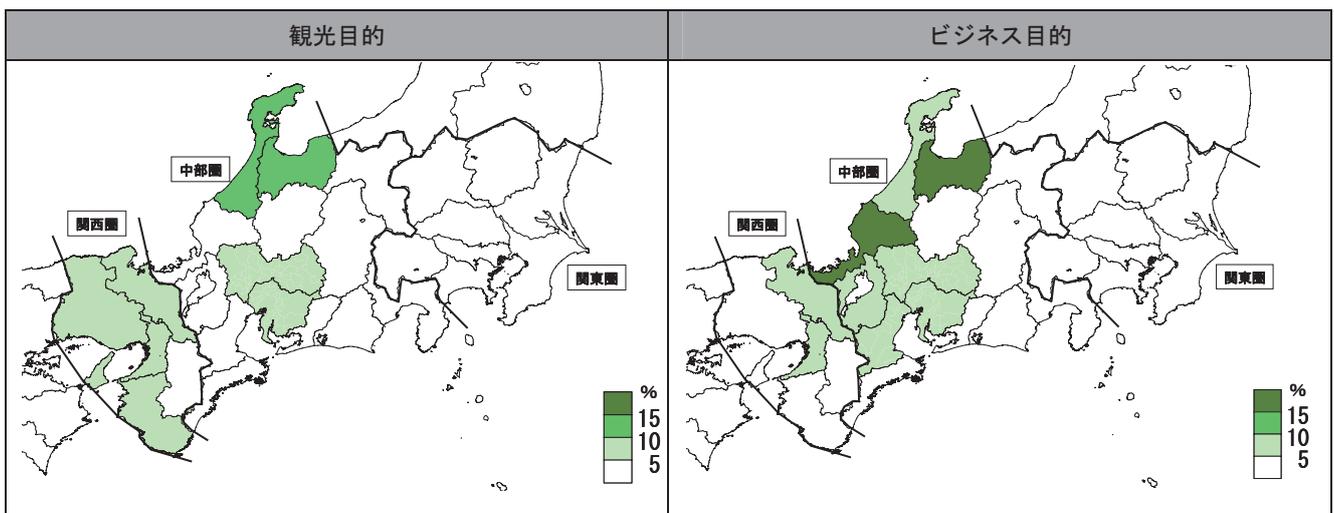
注:旅行会社の旅行パックなどを利用する場合、出国空港までの国内線航空料金は、旅行パック料金に含まれていることもあり、その場合は負担と感じない面もあるが、本集計からは旅行パック利用者か否かを判断することは困難であり、また、国内線航空料金が旅行パック料金に含まれているか否かについても把握することができない。

図表 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年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 1-5 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年度国際航空旅客動態調査」より作成

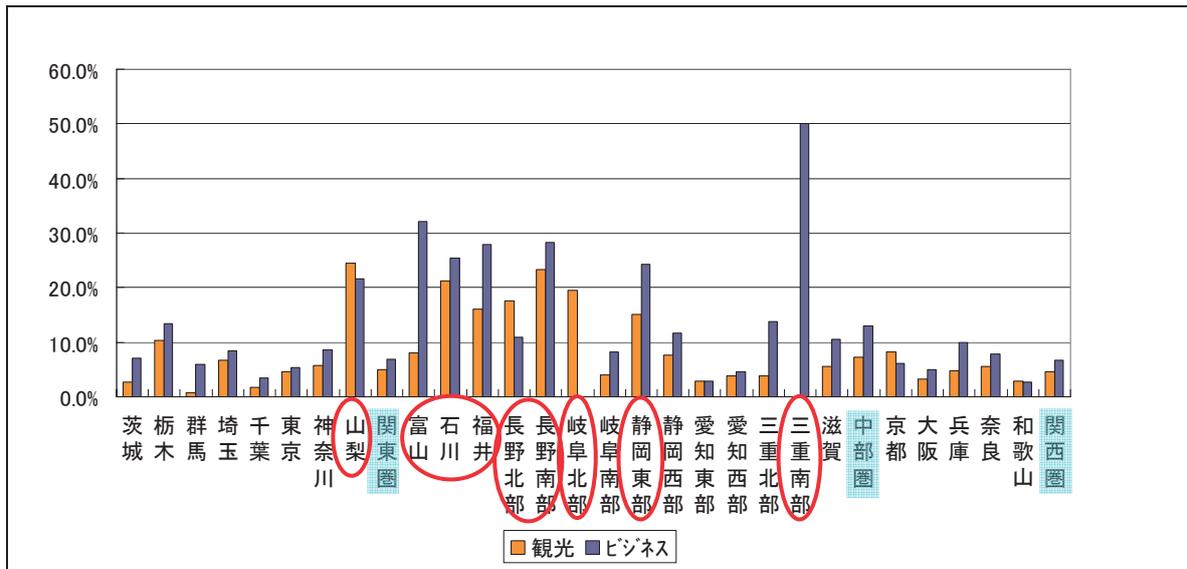
¹ 一般化費用とは、居住地域から出国空港までの移動にかかる諸要因を貨幣換算したもので、出国空港までの「運賃・料金」と、出国空港までの「所要時間」をコスト換算したものの合計値として表される。

3. 前日宿泊率の把握

- ・ 出国者の前日宿泊率について圏域ごとに見ると、関東圏、関西圏居住者の前日宿泊率は低い、中部圏の前日宿泊率は他圏域と比べ高い。
- ・ 特に、中部圏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、滋賀県などで、成田国際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。

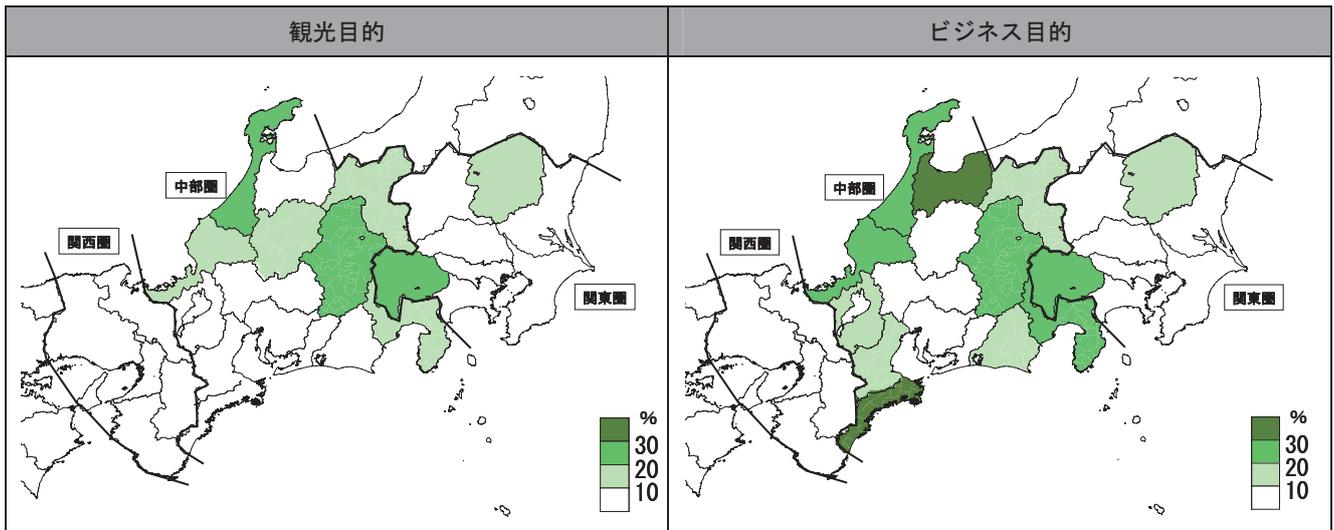
注:ただし、ビジネス目的の場合は、東京や大阪などの事業所に立ち寄っている場合もあり、出国空港までの国内交通アクセス費用の負担増とはならない場合もある。

図表 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 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 1-7 居住地域別の前日宿泊率



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

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

- ・全行き先での空港旅客比率²を見ると、2008年で成田国際空港は約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、成田国際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、どの方面も成田国際空港が約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」などでは、中部国際空港の旅客比率が約14%～18%と、北米、ヨーロッパなどの他方面と比べると高い。

図表 2-1 主な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	
2006年	成田	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	0	0	0	0	0	0	0	375,622	0	0	0	375,622
	中部	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	0	0	0	0	0	0	115	11,335	15,338	0	0	26,788
	富山	0	0	0	0	547	0	0	11,355	22,074	0	0	33,976
	関西	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
2007年	成田	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	0	0	0	0	0	0	0	355,324	67,712	0	0	423,036
	中部	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	0	0	0	0	0	608	0	11,071	10,799	694	0	23,172
	富山	0	0	0	0	861	0	0	8,592	20,447	213	0	30,113
	関西	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
2008年	成田	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	0	0	0	0	0	60,811	0	408,902	110,255	0	0	579,968
	中部	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	0	0	0	89	2,489	86	3,119	10,883	5,893	327	0	22,886
	富山	0	0	0	0	1,043	0	0	10,037	12,464	139	0	23,683
	関西	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(各年度)」より作成

図表 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	
2006年	成田	78%	63%	59%	62%	71%	69%	61%	43%	52%	64%	52%	62%
	羽田	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	0%	0%	0%	2%
	中部	7%	14%	15%	12%	7%	10%	14%	17%	16%	11%	12%	12%
	小松	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
	富山	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
	関西	15%	23%	26%	26%	22%	22%	26%	21%	30%	25%	36%	24%
2007年	成田	82%	64%	60%	68%	69%	63%	60%	43%	53%	63%	50%	62%
	羽田	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	3%	0%	0%	3%
	中部	7%	15%	15%	9%	9%	11%	13%	18%	16%	10%	18%	13%
	小松	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	富山	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	関西	11%	21%	25%	23%	22%	26%	27%	20%	27%	26%	32%	23%
2008年	成田	82%	69%	62%	69%	71%	60%	59%	47%	53%	60%	49%	62%
	羽田	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	18%	5%	0%	0%	4%
	中部	7%	11%	16%	11%	8%	11%	16%	14%	15%	13%	11%	12%
	小松	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	富山	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	関西	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(各年度)」より作成

² 利用者全体に占める各空港の利用者の割合

- ・また、空港の便数と渡航先別旅客数について、中部国際空港全体をみると、2008年秋のリーマンショックの影響を受け、2007年に比較して2008年の便数、旅客数はともに減少している。
- ・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、旅客数ともに増加している。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が増加している方面も存在する。

図表 2-3 拠点空港の便数の対前年比（2008年/2007年）と増減（2008年-2007年）

単位：便/週

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
2007年	成田	316	68	63	82	176	80	99	126	296	244	34	1,584
	羽田	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	56
	中部	21	14	28	7	17	17	44	61	114	42	7	372
	関西	28	21	21	30	38	37	46	91	186	115	30	643
2008年	成田	299	61	63	81	171	77	92	133	311	240	40	1,568
	羽田	0	0	0	0	0	7	0	56	28	0	0	91
	中部	21	7	28	6	18	23	37	59	126	38	7	370
	関西	32	14	28	25	41	43	45	91	229	108	30	686
対前年比 (2008年/ 2007年)		0.95	0.90	1.00	0.99	0.97	0.96	0.93	1.06	1.05	0.98	1.18	0.99
		—	—	—	—	—	—	—	1.00	—	—	—	1.63
		1.00	0.50	1.00	0.86	1.06	1.35	0.84	0.97	1.11	0.90	1.00	0.99
		1.14	0.67	1.33	0.83	1.08	1.16	0.98	1.00	1.23	0.94	1.00	1.07
増減 (2008年- 2007年)		-17	-7	0	-1	-5	-3	-7	7	15	-4	6	-16
		—	—	—	—	—	7	—	0	28	—	—	35
		0	-7	0	-1	1	6	-7	-2	12	-4	0	-2
		4	-7	7	-5	3	6	-1	0	43	-7	0	43

※網掛け部分は、対前年で減少している箇所。

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

図表 2-4 拠点空港の渡航先別旅客数の対前年比（2008年/2007年）と増減（2008年-2007年）

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
2007年	成田	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	0	0	0	0	0	0	0	355,324	67,712	0	0	423,036
	中部	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	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
2008年	成田	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	0	0	0	0	0	60,811	0	408,902	110,255	0	0	579,968
	中部	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	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
対前年比 (2008年/ 2007年)		0.84	0.96	0.97	0.96	0.96	1.15	0.89	1.29	0.82	0.84	0.98	0.94
		—	—	—	—	—	—	—	1.15	1.63	—	—	1.37
		0.87	0.69	0.97	1.16	0.84	1.15	1.09	0.89	0.77	1.14	0.59	0.90
		0.83	0.83	0.83	0.84	0.89	0.98	0.83	1.20	0.80	0.92	1.22	0.91
増減 (2008年- 2007年)		-247,097	-32,713	-17,710	-18,655	-63,667	60,117	-64,781	247,183	-237,857	-264,327	-2,740	-642,247
		—	—	—	—	—	60,811	—	53,578	42,543	—	—	156,932
		-17,586	-60,012	-3,892	11,201	-33,008	10,430	11,399	-40,465	-91,248	36,423	-20,374	-197,132
		-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、対前年で減少している箇所。

出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査（各年度）」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比率³について比較すると、関東圏の出国者数が2008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」などである。しかしながら、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」方面への出国者は少ないことから、中部圏から「ヨーロッパ・アフリカ」方面への出国者は、中部国際空港以外の空港を利用していると考えられる。

図表 2-5 居住地域別の渡航先別出国者数

単位:人/年

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
2006年	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
2007年	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
2008年	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(各年度)」より作成

図表 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
2006年	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%
2007年	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%
2008年	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(各年度)」より作成

図表 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
2006年	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%
2007年	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%
2008年	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(各年度)」より作成

³ 関東圏、中部圏、関西圏の出国者の合計に占める各圏域の出国者の割合

- ・また、2006年～2008年にかけての居住地域別の渡航先別出国者数の推移を見ると、特に関西圏が2008年/2006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、2008年/2006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。

図表 2-8 居住地域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
2007年/ 2006年	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
2008年/ 2007年	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
2008年/ 2006年	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。

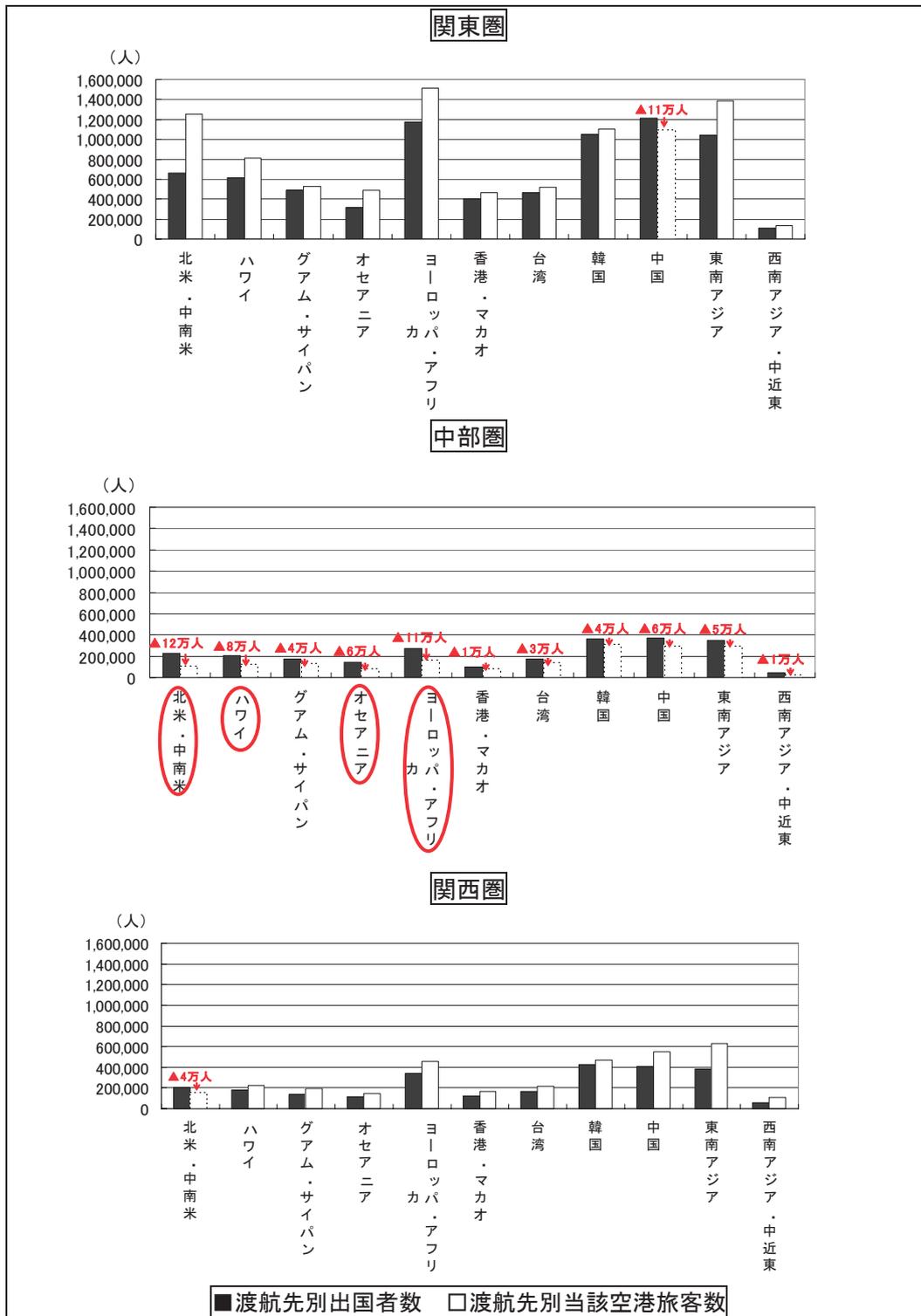
出典:国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査(各年度)」より作成

(参考) 各圏域の人口および人口比率

	居住地	人口(千人)	比率
2006年	関東	42,522	50.8%
	中部	21,762	26.0%
	関西	19,492	23.3%
2007年	関東	42,702	50.9%
	中部	21,809	26.0%
	関西	19,465	23.2%
2008年	関東	42,848	50.9%
	中部	21,832	26.0%
	関西	19,437	23.1%

- ・また、圏域ごと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、当該圏域内の空港（中部国際、小松、富山）利用者数を上回っており、圏域内の出国者数を十分に受け切れ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」などはその傾向が顕著である。

図表 2-9 渡航先別出国者数と渡航先別当該空港旅客数



※当該空港とは、関東圏－成田国際空港、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。

第3章 一般化費用に関する検討

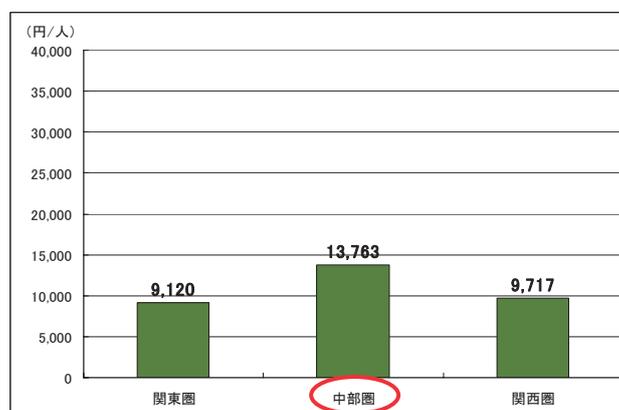
1. 出国者1人当たり一般化費用の算出

- ・成田国際空港、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年度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、前日宿泊がみられる場合は、宿泊費用を料金に加算した。

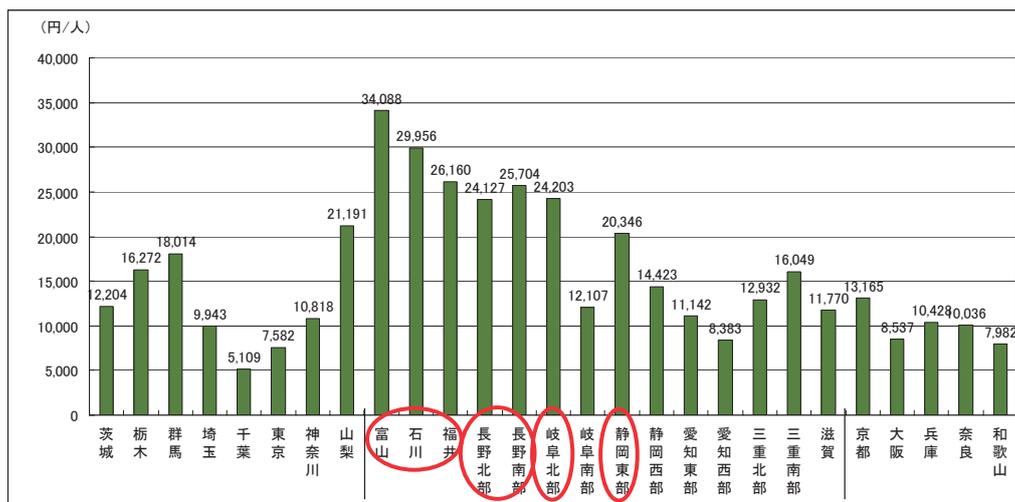
〔出国者1人当たり一般化費用の算出結果〕

- ・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、静岡県東部地域などで約20,000円/人～35,000円/人と一般化費用が高いため、中部圏の1人当たり一般化費用を押し上げている状況となっている。
- ・これは、北陸地域や長野県北部・南部地域、岐阜県北部地域、静岡県東部地域などでは、一般化費用の高い成田国際空港や関西国際空港の利用率が高いことに起因している。

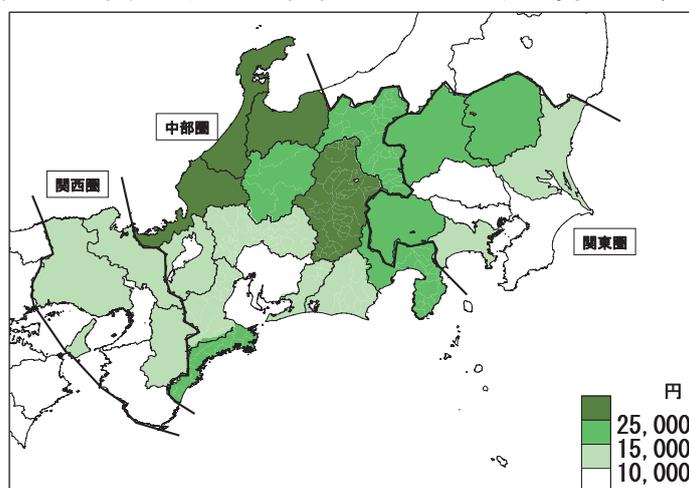
図表3-1 居住圏域別の出国者1人当たり一般化費用（円/人）



図表 3-2 居住地域別の出国者 1 人当たり一般化費用 (円/人)



図表 3-3 居住地域別の出国者 1 人当たり一般化費用 (円/人)



図表 3-4 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	34,088	
	石川	39,349	40,932	24,624	28,696	29,956	
	福井	42,163	—	20,759	24,240	26,160	
	長野	北部	22,353	17,369	28,946	51,481	24,127
		南部	28,954	23,273	21,834	36,165	25,704
	岐阜	北部	36,199	—	21,074	31,351	24,203
		南部	31,420	22,752	8,035	24,202	12,107
	静岡	東部	21,087	15,542	18,144	32,482	20,346
		西部	24,372	20,793	11,790	20,736	14,423
	愛知	東部	24,968	—	8,901	23,771	11,142
		西部	29,048	—	4,778	19,771	8,383
	三重	北部	35,888	—	9,185	19,884	12,932
		南部	40,088	—	9,398	26,075	16,049
滋賀	35,905	—	15,966	9,884	11,770		
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

- ・さらに、一般化費用の最も低い空港（羽田空港を除く）を利用することによる一般化費用削減効果⁴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は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。

図表 3-5 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%		

⁴ 出国空港までの「運賃・料金」、出国空港までの「所要時間」のコスト換算した値が最も低くなる空港を選択することによるコスト削減効果

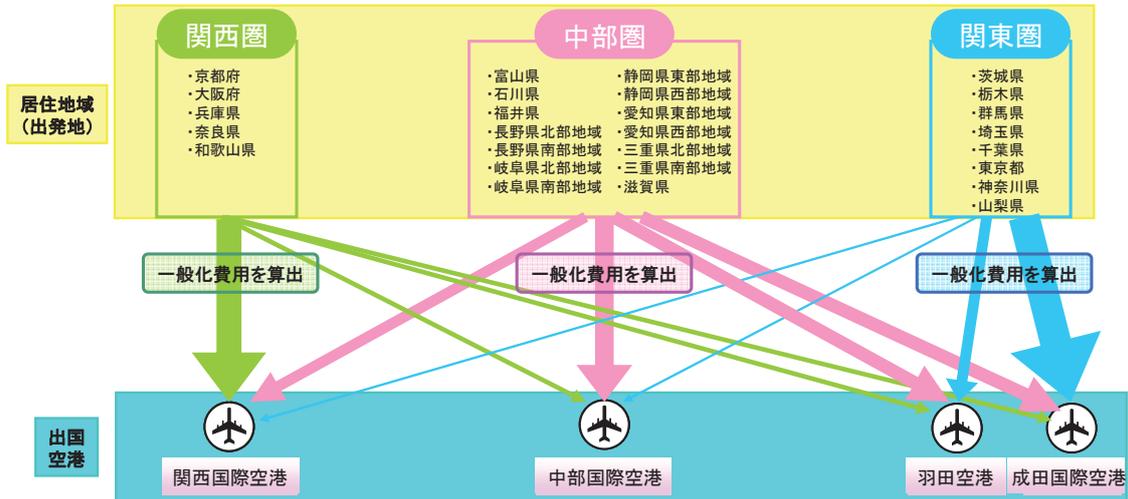
【備考：一般化費用の算出について】

- 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。

「居住地から出国空港までの一般化費用(円/人)」

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

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

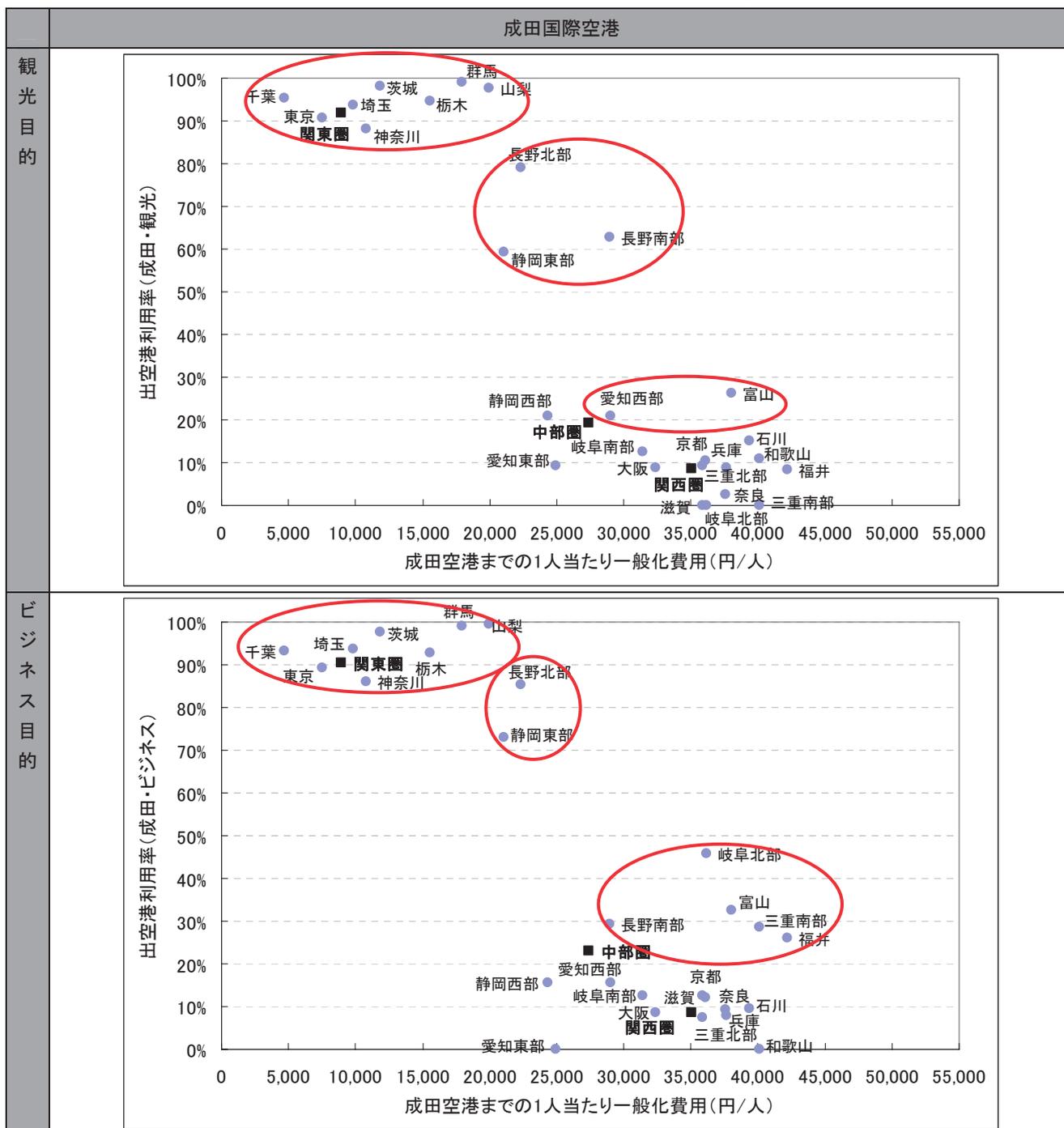
【留意点】

- ①本試算結果は、上記、前提条件の下で算出した集計値となっており、個々人の行動や感覚とは必ずしも一致していない場合がある。
- ②また、観光目的で出国する場合とビジネス目的で出国する場合とでは、出国空港までの「所要時間」をコスト換算するための時間評価値（円/時間）が異なってくるものと思われるが、本試算では、出国目的ごとに一般化費用を算出していないため、本試算結果については、居住地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海外旅行などにおいて旅行会社が販売している旅行パックなどに申し込む場合、出国空港までの国内線航空料金や前日宿泊費などは、旅行パック料金に含まれていることがあるが、本試算においては、旅行パック利用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。

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、成田国際空港については、長野県県北部・南部地域、静岡県東部地域などの一般化費用が比較的高い県（約20,000円/人〜）においても成田国際空港利用率が高く、特に、ビジネス目的について利用率が高い（約70%~90%）。
- ・さらに、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、富山県などの一般化費用が約30,000円/人を超える地域についても、成田国際空港利用が約20%以上みられる。空港便数など、成田国際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国際空港利用が高くなっているものと思われる。

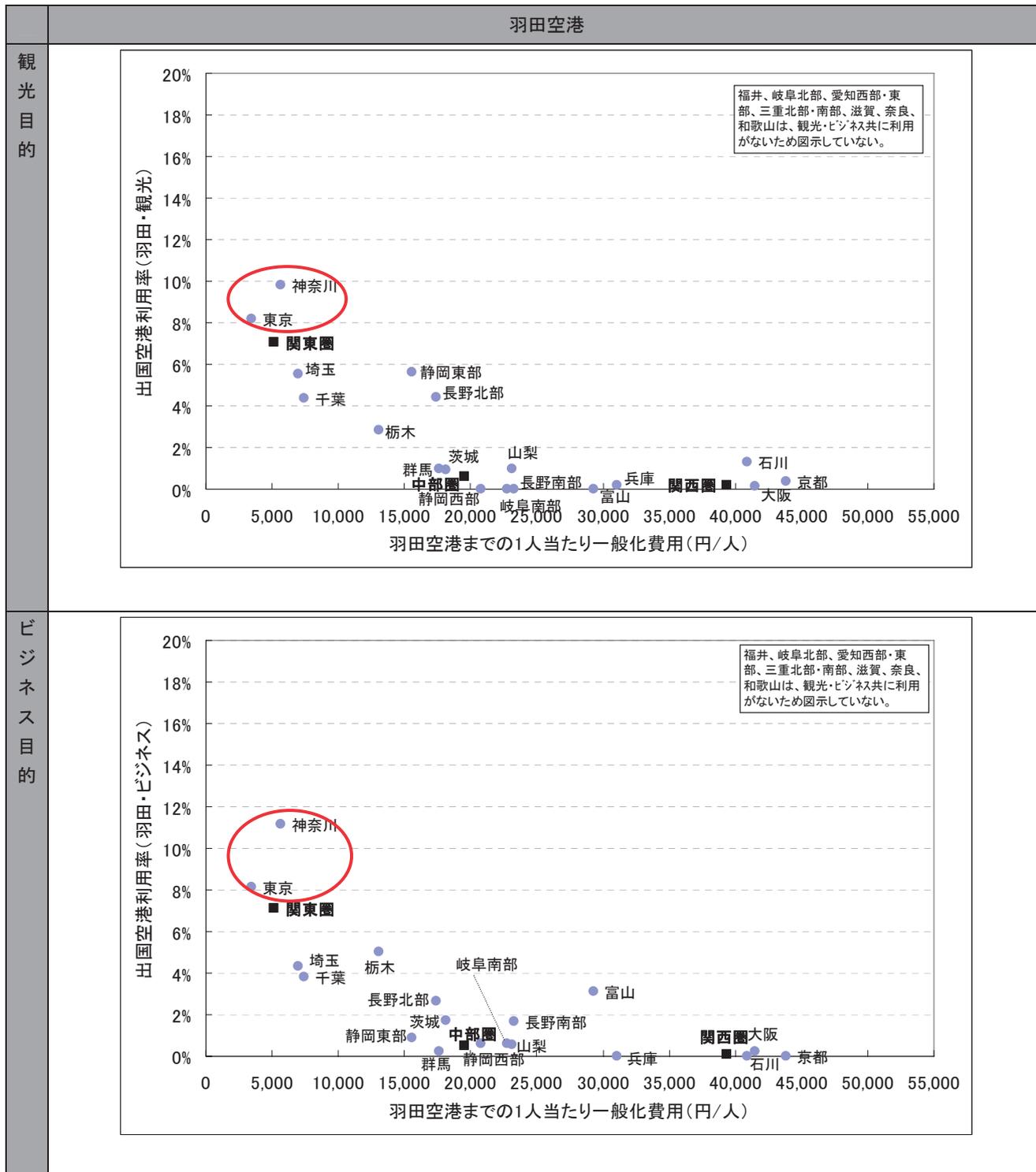
図表 3-6 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 — 成田国際空港



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

- ・羽田空港については、1人当たり一般化費用の低い、東京都や神奈川県などで羽田空港利用率が比較的高くなっているが、2008年現在では羽田空港の便数が少ないことから、先の成田国際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国際空港を利用している。

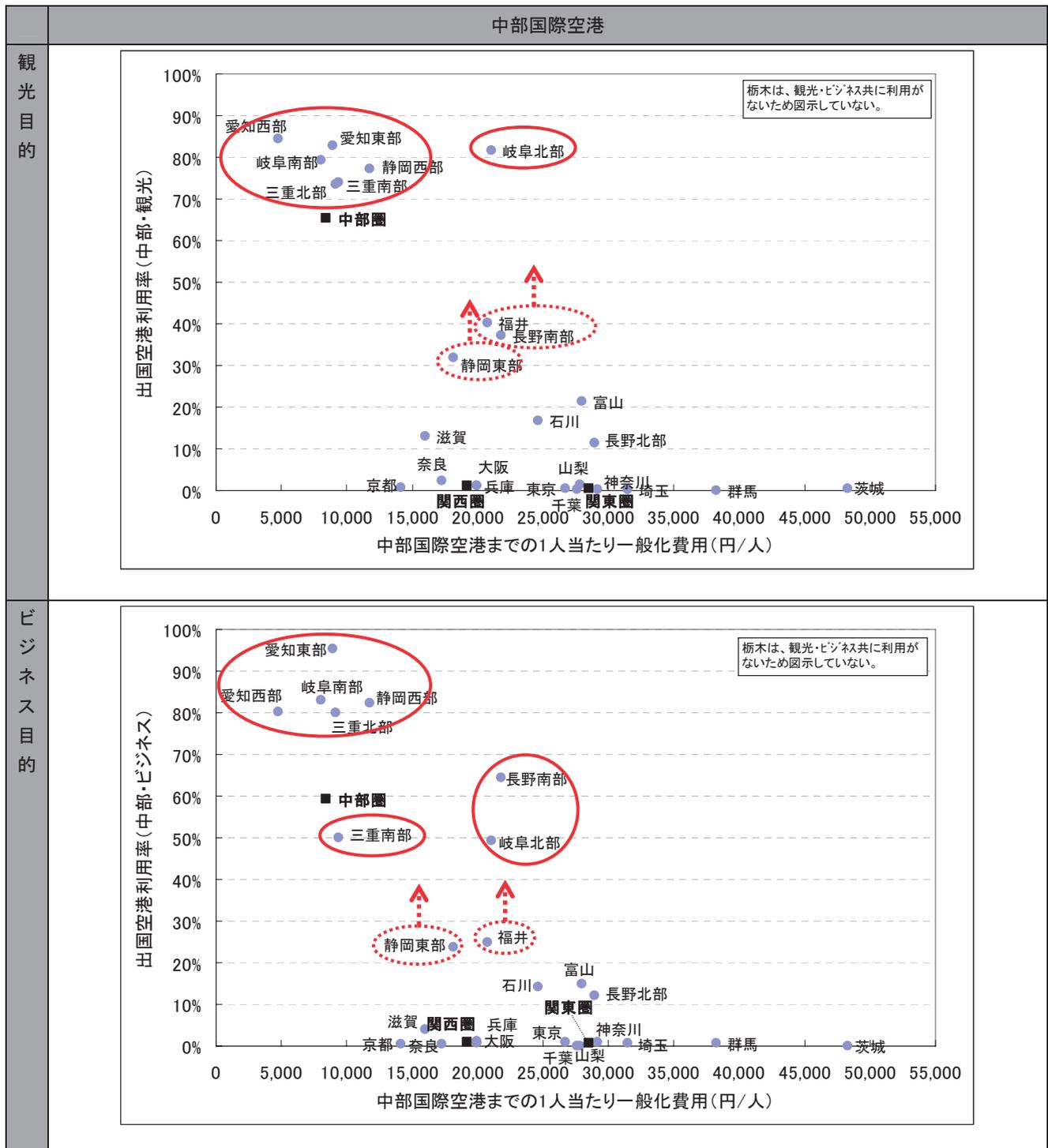
図表 3-7 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 —羽田空港



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

- ・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、空港便数などといった空港利便性の影響や文化的・心理的な影響など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、成田国際空港の利便性の影響などによるものと考えられる。

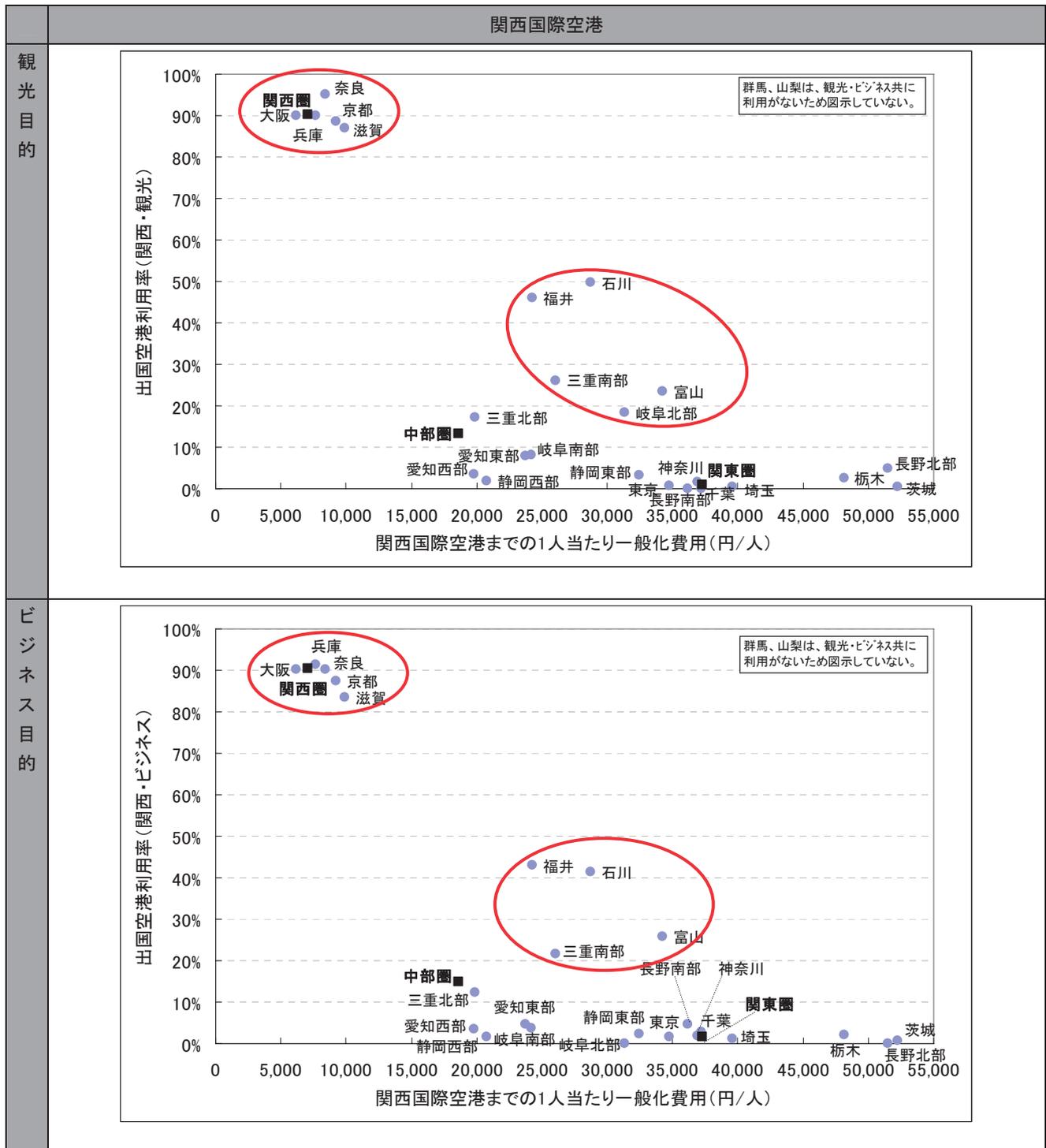
図表 3-8 空港利用率（渡航目的別）と出国者 1 人当たり一般化費用 — 中部国際空港



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」などより作成

- ・ 関西国際空港については、福井県、石川県、富山県、三重県南部地域などについて、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、空港便数などの要因、国内交通の乗り継ぎといった利便性などの要因や、文化的な影響などによるものと思われる。

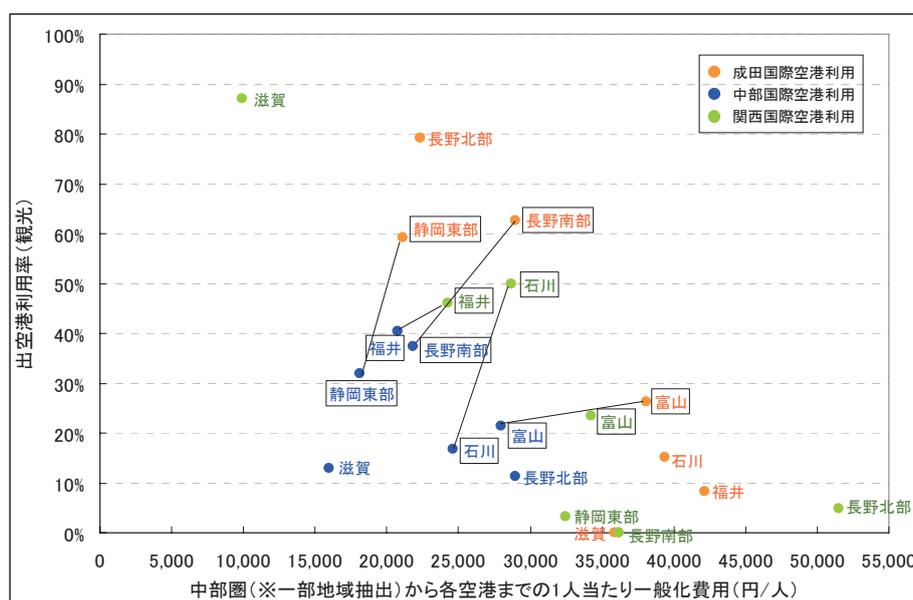
図表 3-9 空港利用率（渡航目的別）と出国者1人当たり一般化費用 ー 関西国際空港



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

- ・さらに、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いものの、中部国際空港利用率と比較すると成田国際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国際空港、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国際空港利用率が高くなっている。

図表 3-10 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



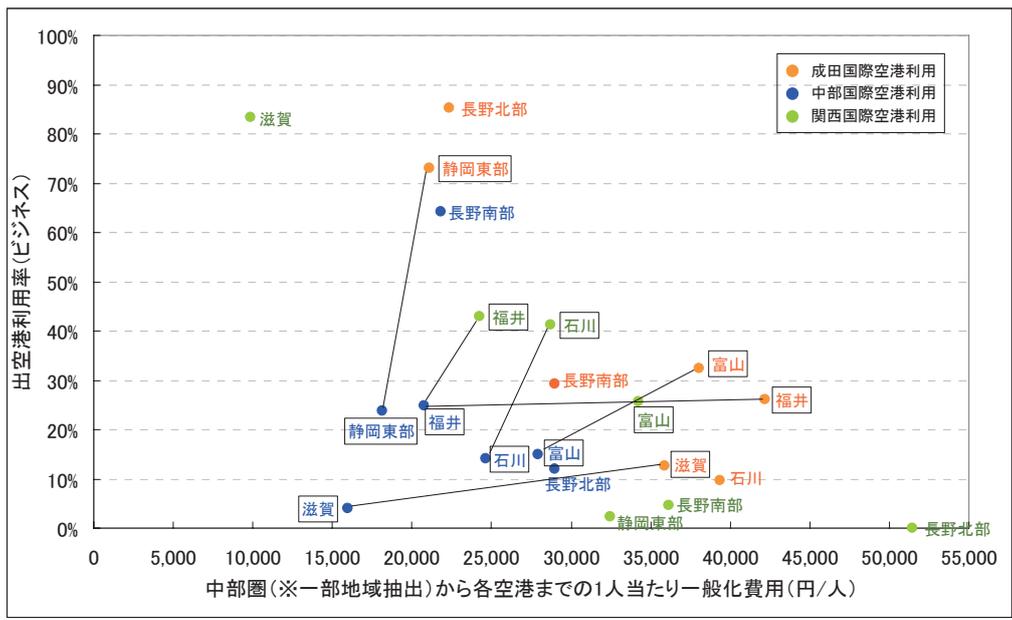
出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

図表 3-11 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

	成田国際空港		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年度国際航空旅客動態調査」などより作成

図表 3-12 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



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

図表 3-13 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

	成田国際空港		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

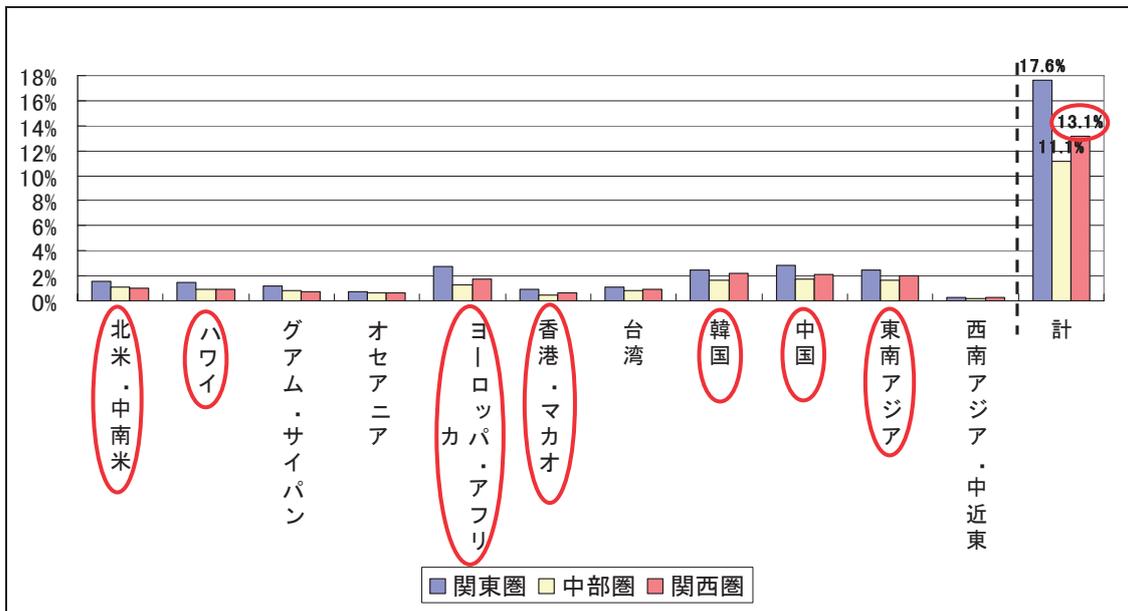
出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」などより作成

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

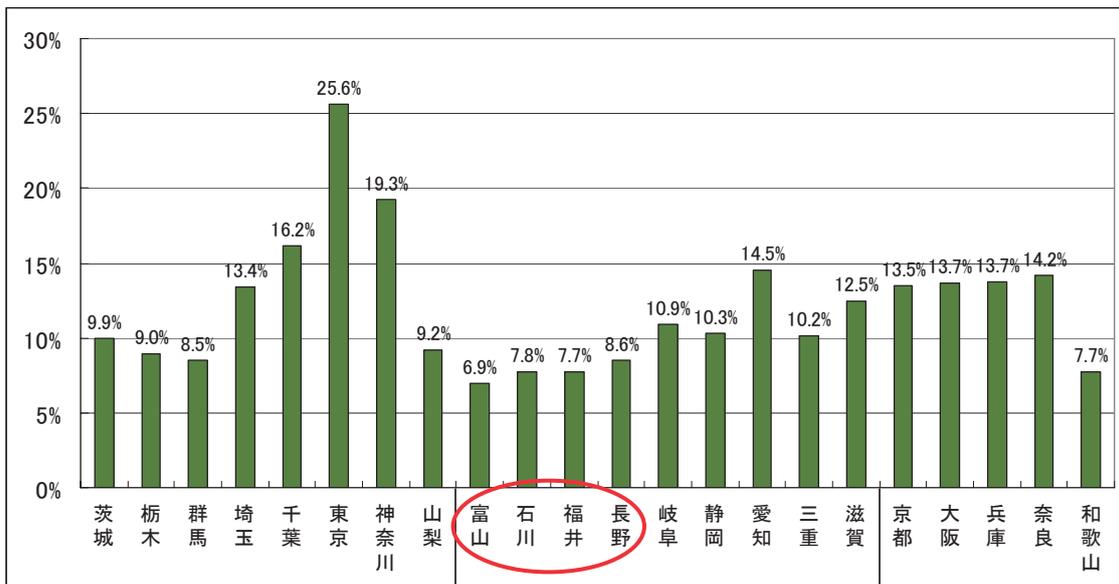
- ・ 渡航先別出国率（渡航先別出国者数/圏域人口）を圏域別に見ると、関東圏が 17.6%、関西圏が 13.1% であるのに対し、中部圏は 11.1% と低い。
- ・ 特に、「ヨーロッパ・アフリカ」、「韓国」、「中国」、「東南アジア」方面で東西空港より低く、「北米・中南米」、「ハワイ」方面で成田国際空港より低くなっている。
- ・ 居住地域別出国率（出国者数/居住地域人口）では、愛知県については出国率が 14.5% と、千葉県、埼玉県や、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県など比べても遜色無い値となっているが、北陸地域や長野県において出国率が約 7%~8% と低くなっており、中部圏の出国率を押し下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

図表 4-1 渡航先別出国率（渡航先別出国者数/圏域人口）



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 4-2 居住地域別出国率（出国者数/居住地域人口）

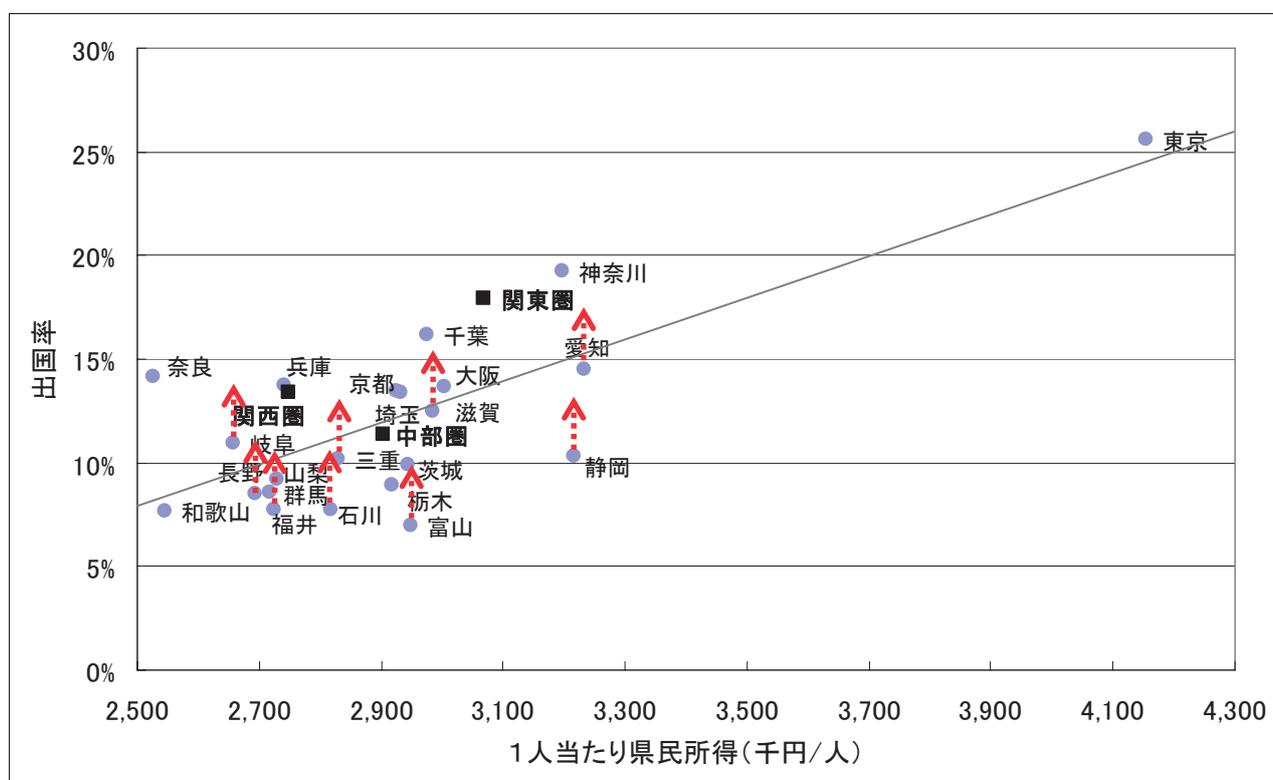


出典:法務省入国管理局「平成 20 年出入国管理統計」より作成

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、長野県などについても、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、兵庫県などと同じくらい（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・キャンペーンなどといった海外旅行などの需要喚起・促進策が必要と考えられる。

図表 4-3 出国率と1人当たり県民所得



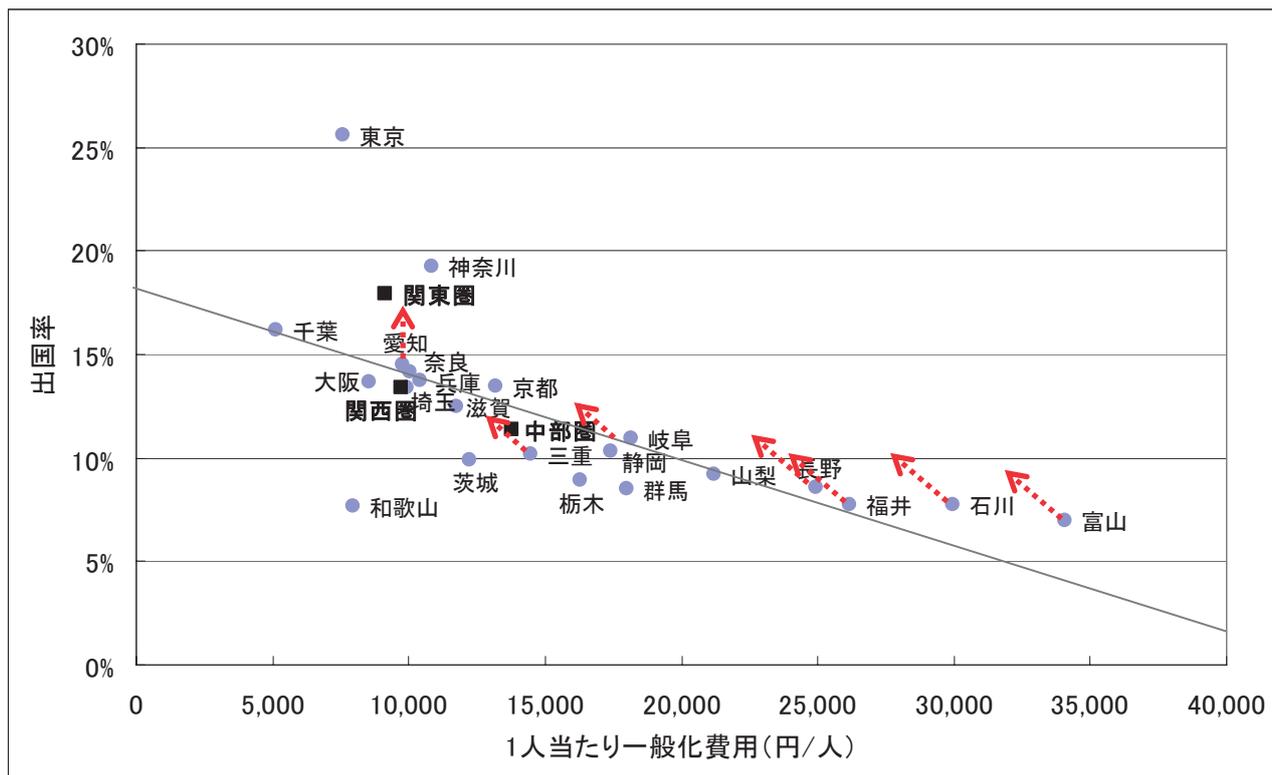
※直線は回帰直線を示す。(y=9.90E-05x - 0.17 R²=0.54)

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」などより作成

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、さら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などの方策が必要と考えられる。

図表 4-4 出国率と出外者1人当たり一般化費用



※直線は回帰直線を示す。(y=-3.86E-06 x + 0.18 R²=0.44)

※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」などより作成

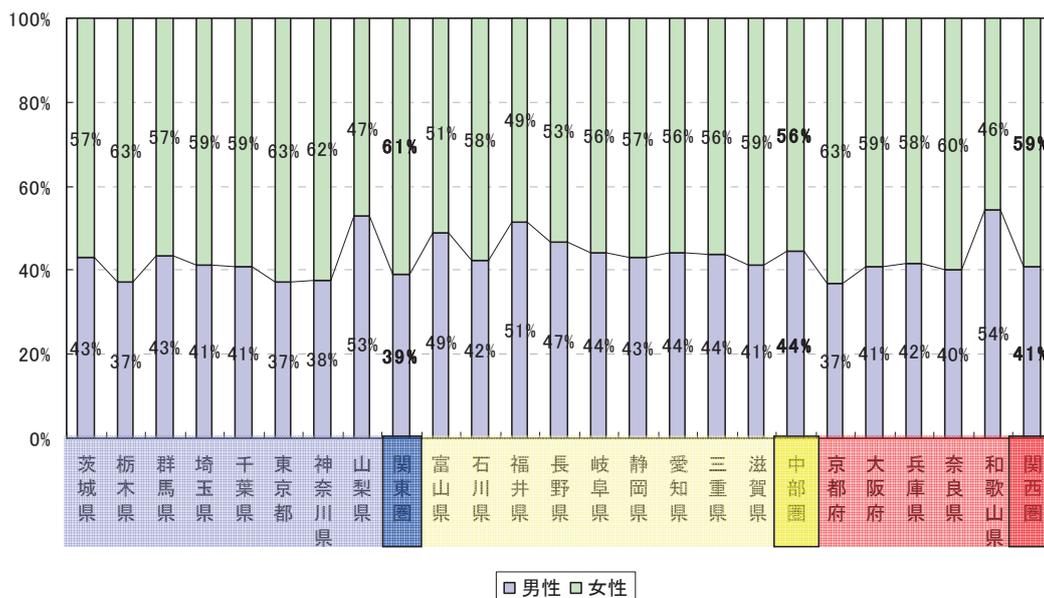
第5章 アウトバウンド利用促進に向けた検討

1. 旅行者属性

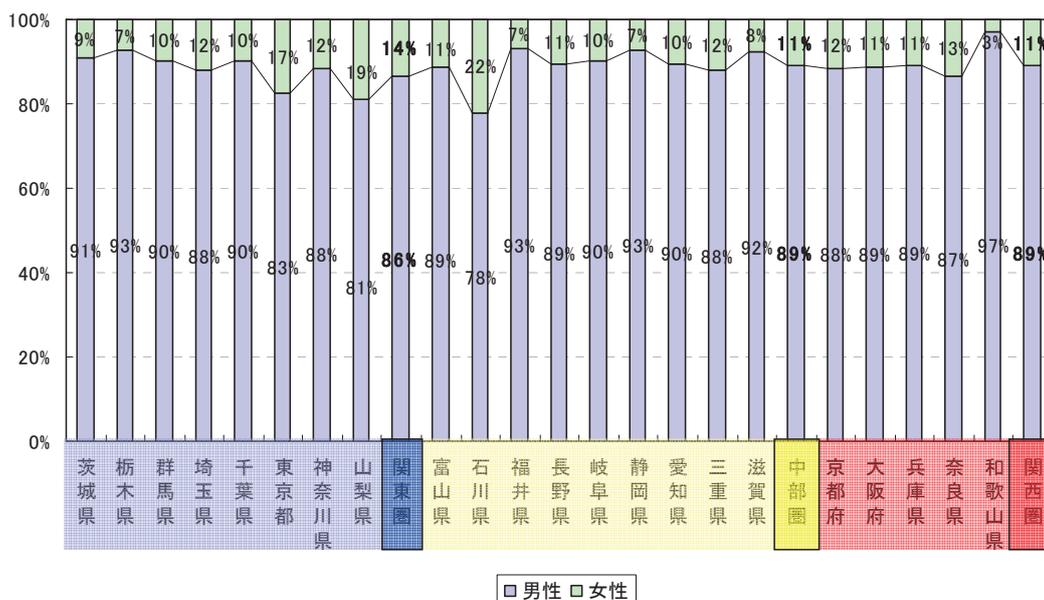
- ・「平成20年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者属性（性別）を集計すると、観光目的は「男性」と「女性」の比率はほぼ半々となっている。
- ・一方、ビジネス目的は「男性」の割合が約90%と高い。

図表5-1 旅行者属性（性別）

【観光】



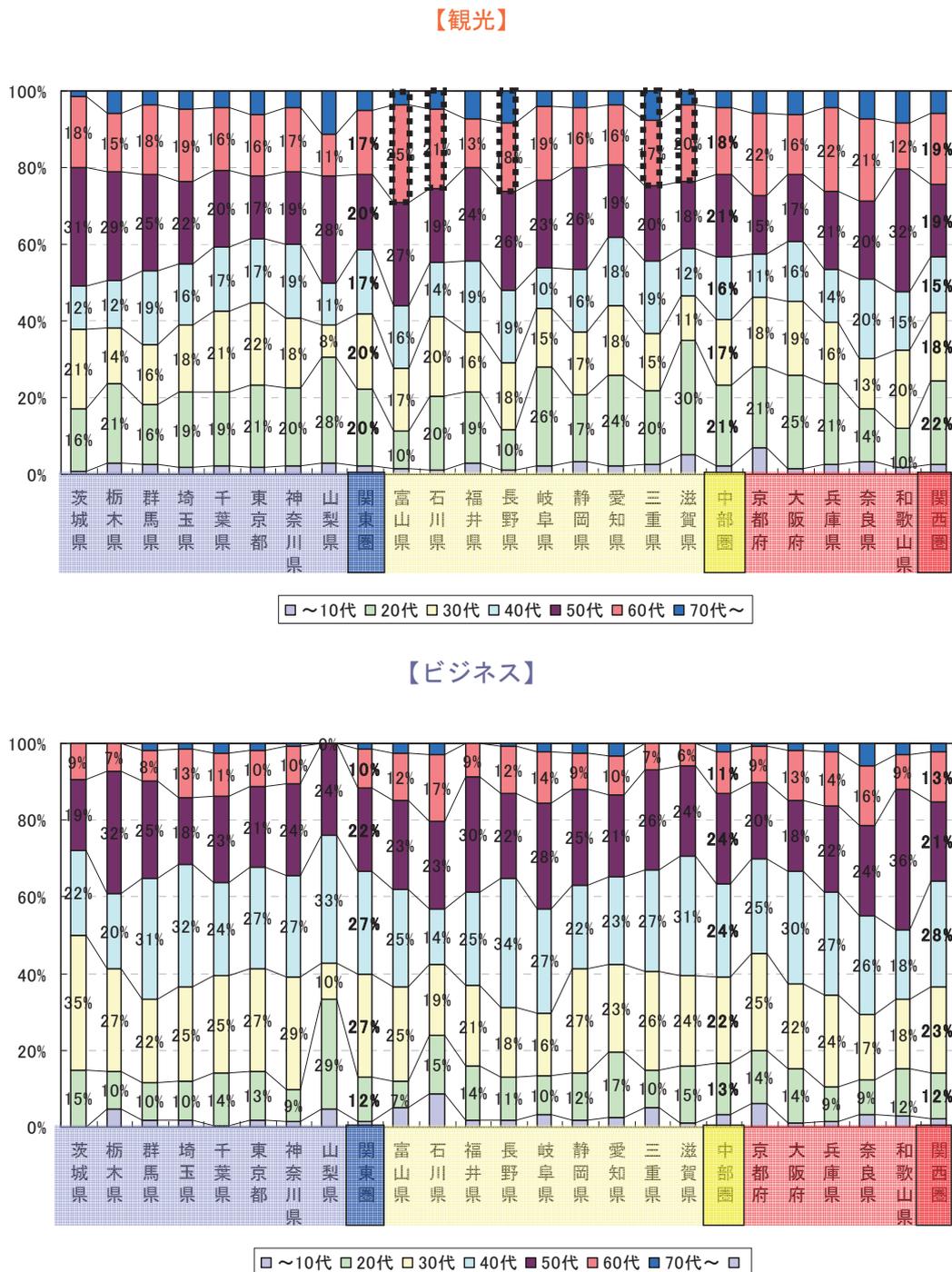
【ビジネス】



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者属性（年齢）を集計すると、観光目的は圏域で見ると、各年代ほぼ同程度の割合となっている。
- ・また、中部圏の各県を見ると、観光目的の「富山県」、「石川県」、「長野県」、「三重県」、「滋賀県」などにおいては、「60代以上」の割合が高い傾向にある。
- ・一方、ビジネス目的は「50代」までの割合が高い。

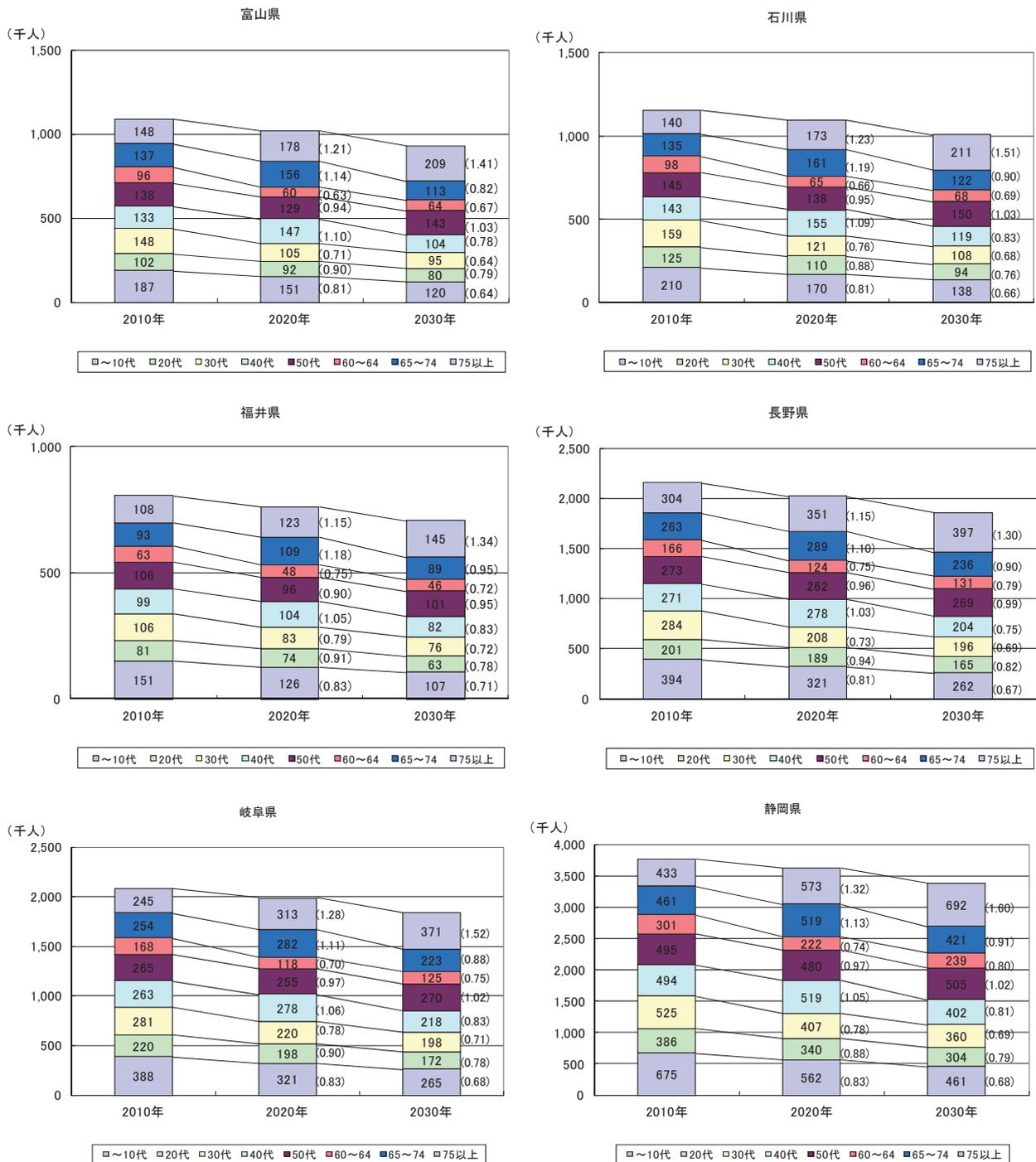
図表 5-2 旅行者属性（年齢）

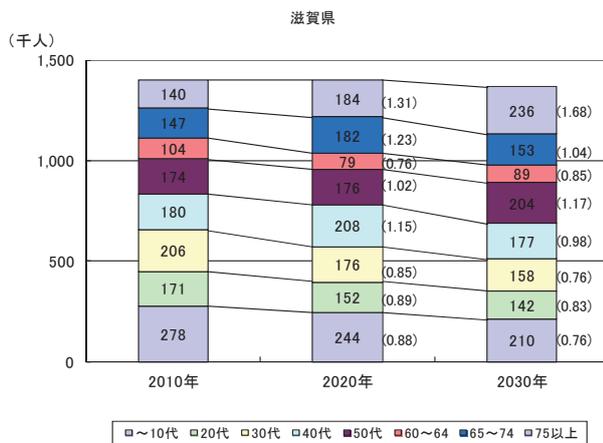
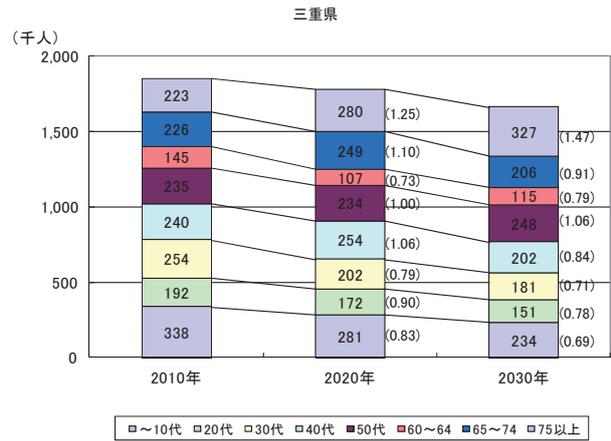
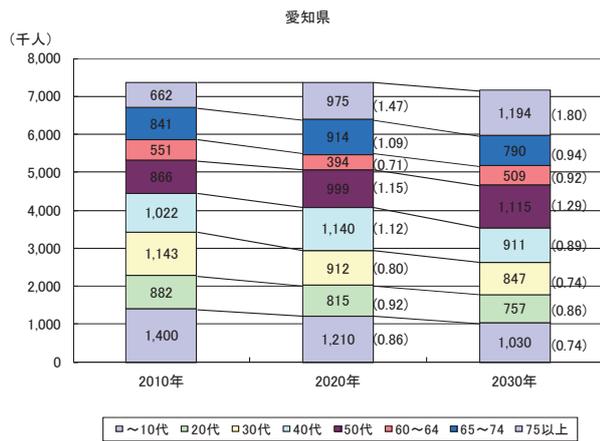


出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

・また、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口・世帯数」より、年齢別将来推計人口を見ると、各県ともに、少子高齢化が進むと推計されており、特に、2020年は、「65～74歳」、「75歳以上」の伸び率が高く、2030年には、「75歳以上」の伸び率が高くなっている。今後、高齢者世代の旅行者が増えてくるものと思われる。

図表 5-3 年齢別将来推計人口





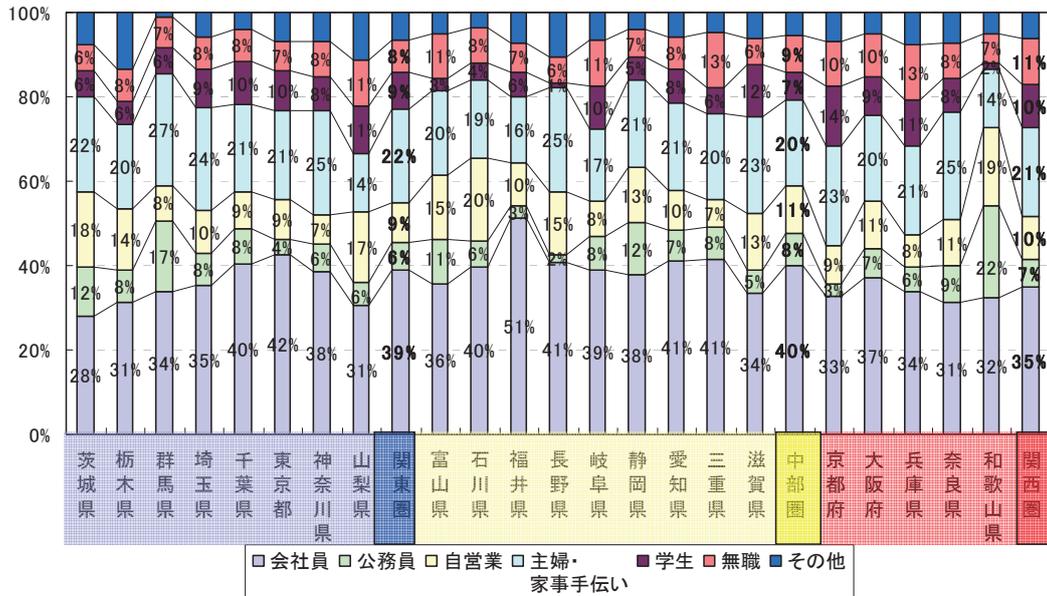
注: () 内は、2010年に対する伸び率

出典:国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口・世帯数」より作成

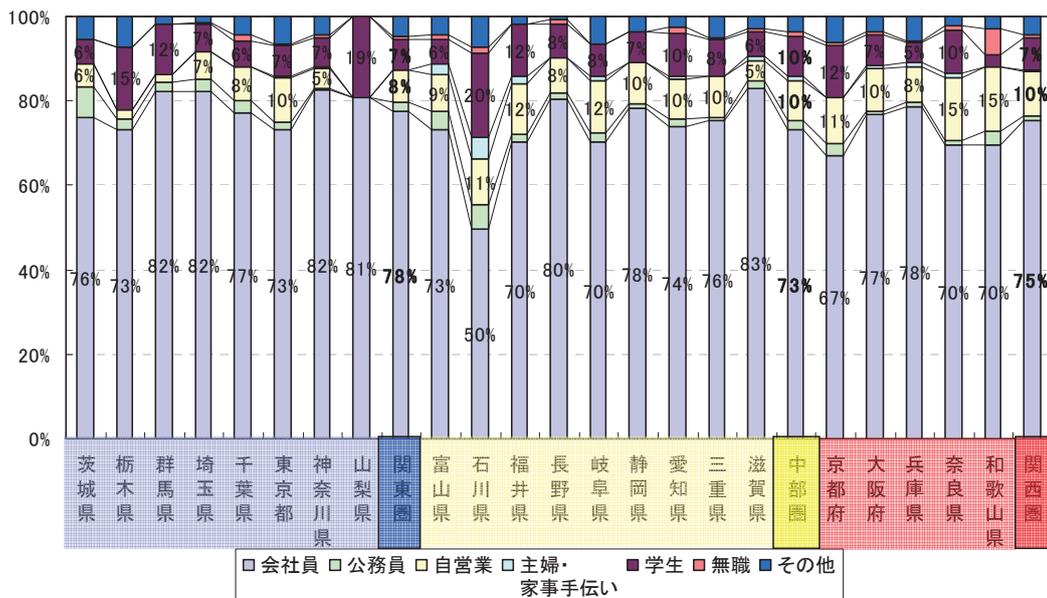
- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者属性（職業）を集計すると、観光目的は「会社員」、「主婦・家事手伝い」の割合が高くなっている。
- ・一方、ビジネス目的は「会社員」の割合が高い。

図表 5-4 旅行者属性（職業）

【観光】



【ビジネス】

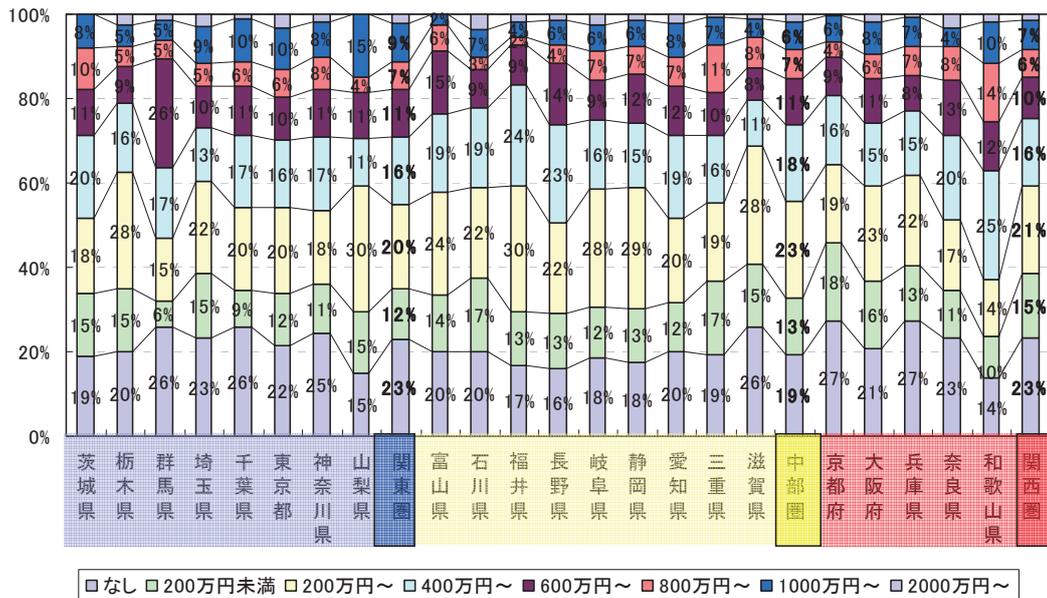


出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

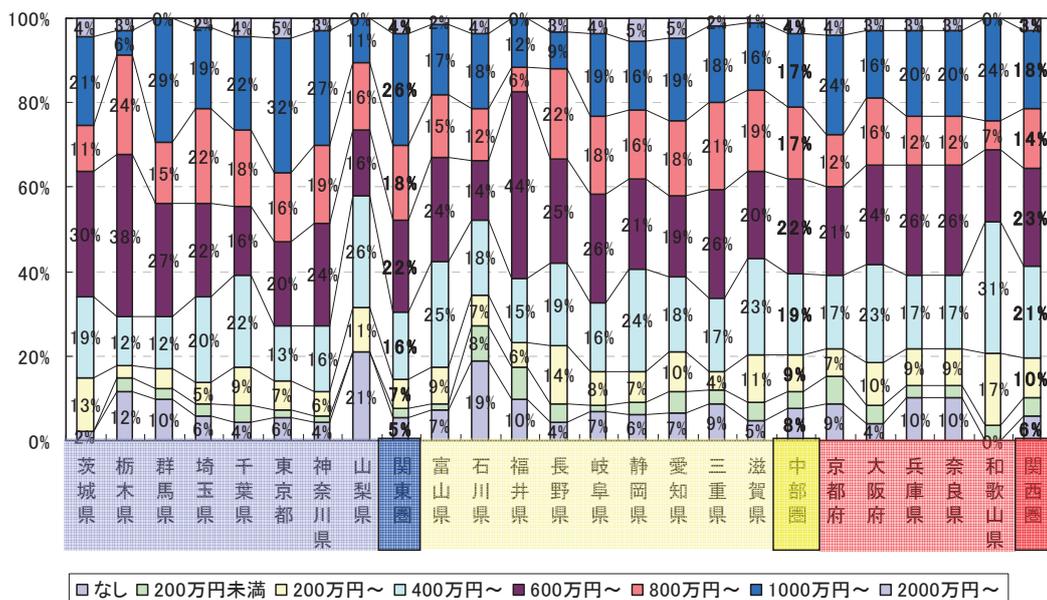
- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者属性（年収）を集計すると、観光目的は「600 万円未満」の割合が高くなっている。また、中部圏の各県を見ると、「愛知県」、「岐阜県」、「三重県」などの都市部域に比べ、「富山県」、「福井県」、「石川県」、「滋賀県」などは「600 万円未満」の割合が高い傾向にある。
- ・一方、ビジネス目的は観光目的より年収が高くなっている。

図表 5-5 旅行者属性（年収）

【観光】



【ビジネス】



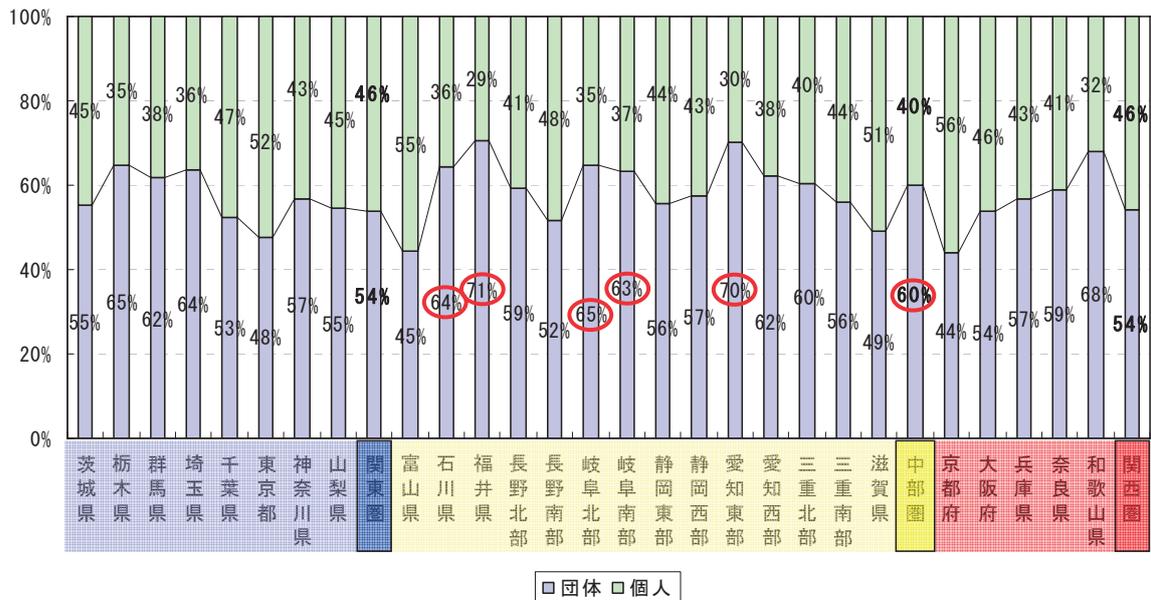
出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

2. 旅行目的別旅行形態

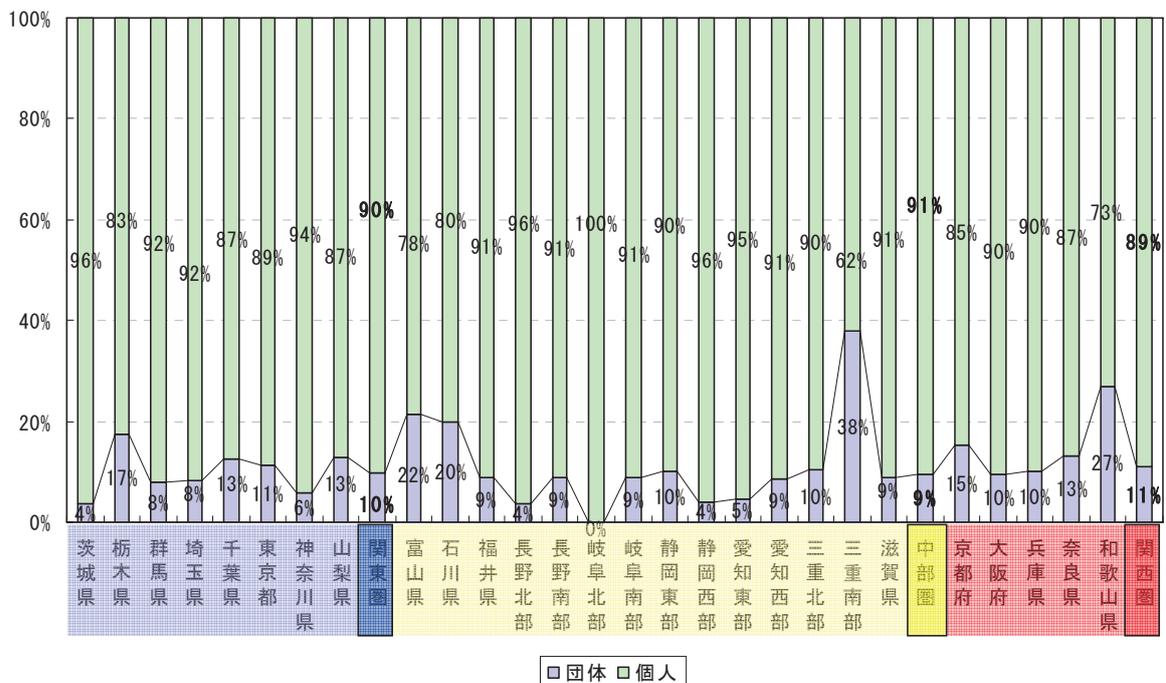
- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行目的別旅行形態を集計すると、観光目的は約 50～70%と「団体」の割合が高い地域が多い。特に、圏域で比較すると、中部圏は「団体」の割合が約 60%と、他圏域と比較して若干高い。
- ・一方、ビジネス目的は「個人」の割合が約 80～90%と高い。

図表 5-6 旅行目的別旅行形態

【観光】



【ビジネス】



注:「団体」とはパッケージツアーを指す。

出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

3. 居住地別訪問国および訪問国別出国空港

- ・中部圏の居住地域別の訪問国を見ると、観光目的は「ハワイ」、「グアム・サイパン」、「ヨーロッパ・アフリカ」、「韓国」、「東南アジア」方面などへの割合が高い。
- ・ビジネス目的は「北米」、「韓国」、「中国」、「東南アジア」方面などへの割合が高い。

図表 5-7 居住地域別の訪問先比率（ヨコ）【観光】

		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	
関東圏	茨城	5.3%	14.2%	15.1%	1.9%	14.4%	1.8%	13.2%	12.3%	6.2%	14.7%	0.8%	100.0%	
	栃木	7.7%	14.7%	6.6%	4.7%	11.2%	5.6%	10.6%	15.9%	4.7%	17.2%	1.0%	100.0%	
	群馬	4.8%	12.2%	11.4%	3.3%	12.8%	2.9%	5.4%	19.6%	7.1%	18.2%	2.3%	100.0%	
	埼玉	9.1%	12.5%	6.9%	6.9%	13.3%	5.4%	7.3%	18.2%	5.3%	14.0%	1.0%	100.0%	
	千葉	7.9%	9.8%	10.0%	5.8%	12.1%	4.4%	5.5%	17.5%	7.6%	19.2%	0.3%	100.0%	
	東京	8.8%	9.8%	9.0%	3.9%	19.3%	5.4%	4.8%	15.2%	7.5%	14.4%	2.0%	100.0%	
	神奈川	11.9%	8.5%	7.7%	5.1%	16.3%	6.8%	4.9%	14.6%	7.2%	16.1%	0.8%	100.0%	
	山梨	0.0%	15.7%	6.3%	0.0%	21.9%	3.9%	8.4%	22.5%	7.9%	13.3%	0.0%	100.0%	
	小計	9.1%	10.2%	8.8%	4.7%	16.3%	5.4%	5.8%	15.8%	7.0%	15.6%	1.3%	100.0%	
	中部圏	富山	1.1%	17.7%	13.0%	0.0%	6.5%	3.7%	3.6%	19.5%	10.0%	19.7%	5.2%	100.0%
石川		9.5%	6.9%	10.6%	9.1%	11.3%	1.4%	7.2%	17.8%	9.0%	16.2%	1.1%	100.0%	
福井		0.0%	10.0%	9.9%	13.4%	4.2%	4.9%	16.4%	15.6%	13.5%	12.1%	0.0%	100.0%	
長野		10.0%	16.7%	22.7%	0.0%	1.0%	0.0%	7.1%	25.1%	3.4%	11.3%	2.6%	100.0%	
岐阜		北部	7.3%	10.5%	4.7%	9.5%	17.7%	1.5%	4.8%	18.0%	3.7%	18.7%	3.6%	100.0%
		南部	0.0%	55.9%	14.0%	8.4%	5.0%	0.0%	3.2%	8.8%	4.8%	0.0%	0.0%	100.0%
静岡		北部	9.8%	7.8%	9.4%	7.5%	12.8%	5.7%	10.2%	13.8%	6.9%	14.9%	1.2%	100.0%
		南部	9.1%	12.8%	10.6%	2.5%	17.2%	3.1%	11.9%	12.9%	8.0%	10.2%	1.6%	100.0%
愛知		東部	8.7%	7.3%	10.5%	5.4%	11.6%	2.1%	8.9%	17.0%	5.6%	19.6%	3.1%	100.0%
		西部	8.5%	4.8%	9.1%	5.8%	19.9%	6.6%	10.6%	16.4%	4.0%	13.0%	1.5%	100.0%
三重		北部	7.7%	12.2%	10.8%	8.3%	12.1%	2.4%	5.2%	16.8%	5.8%	16.9%	1.8%	100.0%
		南部	10.3%	14.6%	5.4%	3.4%	11.8%	3.9%	6.7%	17.7%	7.2%	17.8%	1.3%	100.0%
滋賀		0.0%	25.5%	13.5%	7.5%	0.0%	5.4%	3.4%	13.2%	12.9%	18.6%	0.0%	100.0%	
小計		7.4%	8.2%	11.3%	6.9%	14.0%	3.5%	4.4%	16.9%	6.2%	19.1%	2.2%	100.0%	
関西圏		京都	8.0%	11.4%	10.4%	6.8%	12.4%	3.0%	7.0%	16.5%	6.4%	16.2%	1.9%	100.0%
	大阪	7.4%	8.1%	5.9%	1.7%	16.8%	5.9%	6.7%	18.3%	9.5%	15.9%	3.8%	100.0%	
	兵庫	7.0%	11.6%	9.5%	4.6%	15.6%	4.2%	6.2%	18.3%	5.8%	14.8%	2.4%	100.0%	
	奈良	8.6%	7.6%	6.2%	4.9%	17.6%	3.0%	6.9%	17.0%	5.9%	20.3%	2.0%	100.0%	
	和歌山	8.2%	5.6%	7.2%	3.1%	14.0%	8.7%	5.8%	14.2%	7.4%	24.9%	1.0%	100.0%	
	小計	7.9%	12.3%	10.9%	5.7%	5.6%	0.0%	7.1%	34.5%	5.1%	10.9%	0.0%	100.0%	
	小計	7.6%	9.5%	7.9%	4.2%	15.9%	4.3%	6.5%	18.1%	6.4%	17.2%	2.3%	100.0%	

※ブルーの網掛けは行先比率が10%以上15%未満の箇所。ピンクの網掛けは行先比率が15%以上の箇所。

出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 5-8 居住地域別の訪問先比率（ヨコ）【ビジネス】

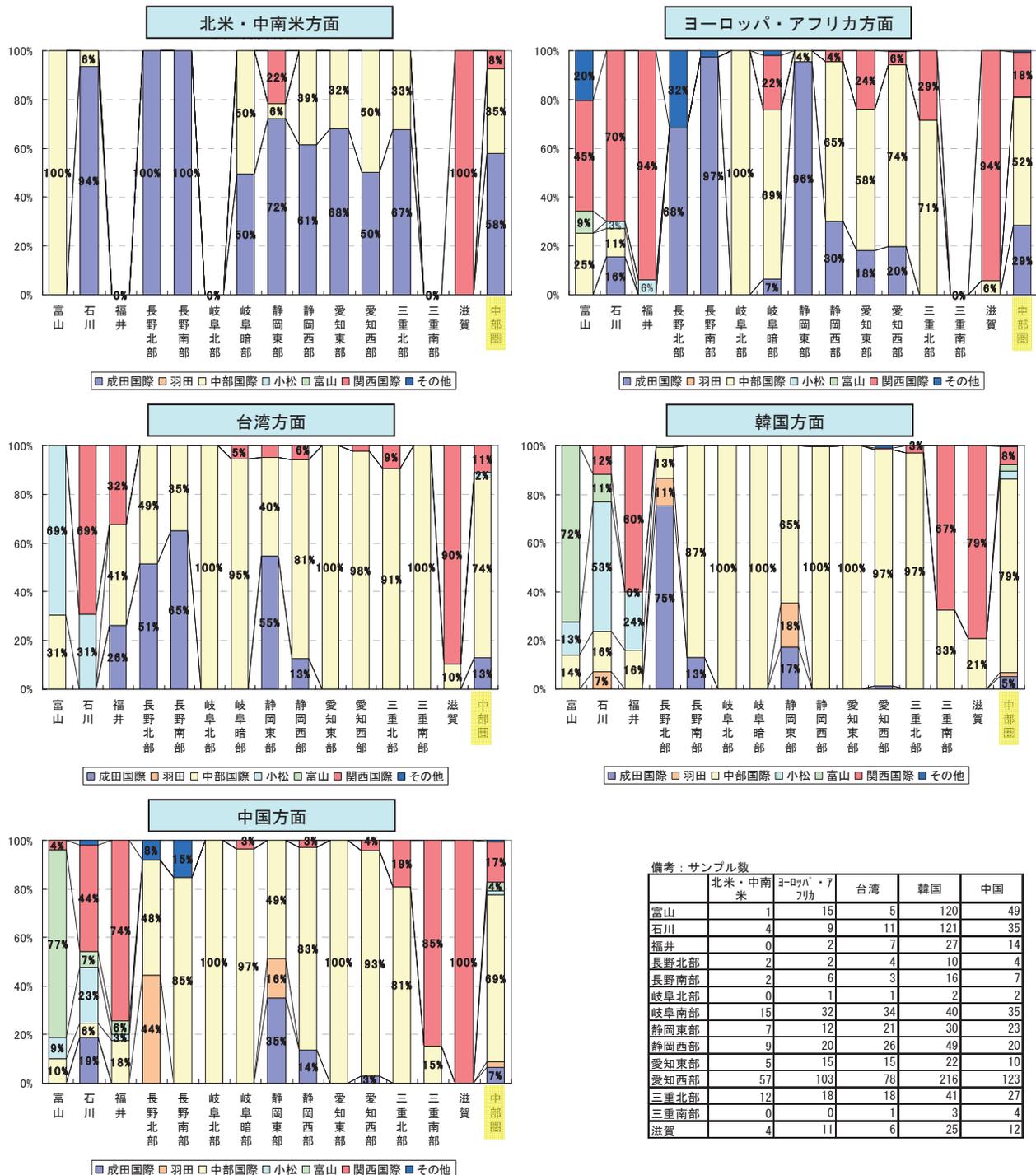
		北米・中 南 米	ハワイ	グアム・サ イ パン	オセアニア	ヨーロ ッ パ・アフリ カ	香港・マカ オ	台湾	韓国	中国	東南アジア	西南アジ ア	計	
関東圏	茨城	9.4%	0.0%	0.0%	3.4%	16.2%	2.4%	10.0%	11.2%	30.9%	16.5%	0.0%	100.0%	
	栃木	10.6%	7.3%	3.7%	11.3%	13.6%	3.3%	2.4%	6.7%	26.4%	14.7%	0.0%	100.0%	
	群馬	19.1%	0.0%	0.0%	3.4%	5.5%	8.1%	6.1%	7.2%	19.6%	20.4%	10.7%	100.0%	
	埼玉	14.8%	0.0%	1.7%	4.7%	12.4%	4.4%	6.6%	9.6%	29.6%	15.6%	0.7%	100.0%	
	千葉	9.2%	0.0%	1.2%	3.6%	12.8%	7.1%	6.1%	14.5%	28.4%	15.2%	1.8%	100.0%	
	東京	12.7%	1.5%	1.8%	3.4%	14.8%	6.3%	7.5%	9.7%	23.4%	16.9%	2.2%	100.0%	
	神奈川	8.7%	0.0%	0.5%	0.9%	19.1%	4.4%	8.8%	9.9%	29.3%	16.6%	1.9%	100.0%	
	山梨	17.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.5%	4.0%	0.0%	19.6%	47.0%	0.0%	100.0%	
	小計	11.7%	0.8%	1.3%	3.2%	14.7%	5.6%	7.4%	10.1%	26.4%	16.9%	1.9%	100.0%	
	中部圏	富山	13.5%	0.0%	0.0%	0.0%	20.9%	2.2%	4.9%	11.3%	33.2%	6.2%	7.9%	100.0%
石川		9.9%	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	0.0%	11.7%	10.4%	37.4%	20.9%	0.0%	100.0%	
福井		10.4%	7.2%	0.0%	0.0%	9.8%	15.4%	4.0%	19.0%	28.7%	5.5%	0.0%	100.0%	
長野		18.6%	0.0%	0.0%	5.2%	0.0%	2.1%	13.7%	2.5%	36.7%	21.3%	0.0%	100.0%	
岐阜		北部	3.4%	0.0%	0.0%	5.9%	2.2%	7.4%	9.6%	8.5%	33.2%	29.0%	0.0%	100.0%
		南部	45.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	29.9%	20.3%	4.0%	0.0%	0.0%	100.0%
静岡		北部	11.2%	1.4%	0.6%	4.7%	5.8%	9.6%	6.1%	14.0%	32.3%	12.5%	1.8%	100.0%
		南部	14.4%	0.0%	0.0%	6.4%	18.3%	7.3%	4.6%	4.1%	27.6%	15.8%	1.6%	100.0%
愛知		東部	7.6%	0.0%	0.0%	0.0%	6.2%	1.4%	3.5%	11.2%	35.6%	28.4%	6.2%	100.0%
		西部	10.9%	0.0%	0.0%	3.8%	8.7%	10.9%	0.0%	21.8%	31.9%	10.0%	2.0%	100.0%
三重		北部	17.5%	2.3%	0.4%	5.3%	7.7%	3.8%	6.6%	9.1%	31.2%	15.4%	0.7%	100.0%
		南部	11.5%	0.0%	0.8%	3.0%	4.8%	10.7%	5.0%	15.0%	27.4%	20.7%	1.3%	100.0%
滋賀		28.5%	0.0%	9.4%	0.0%	0.0%	21.6%	7.1%	7.0%	13.2%	13.2%	0.0%	100.0%	
小計		6.6%	4.4%	0.0%	2.7%	13.3%	4.3%	12.7%	14.7%	30.5%	10.3%	0.6%	100.0%	
関西圏		京都	12.9%	1.6%	0.4%	4.0%	8.6%	5.7%	7.0%	10.8%	31.3%	16.3%	1.5%	100.0%
	大阪	15.7%	3.7%	0.0%	4.9%	16.2%	5.9%	4.0%	13.4%	29.1%	6.3%	0.8%	100.0%	
	兵庫	9.5%	0.7%	0.3%	4.1%	7.1%	6.7%	6.3%	11.8%	35.0%	16.2%	2.4%	100.0%	
	奈良	6.4%	1.1%	0.8%	6.6%	6.3%	4.7%	7.1%	11.9%	29.8%	21.2%	4.0%	100.0%	
	和歌山	7.2%	3.0%	0.0%	5.3%	6.0%	4.3%	10.7%	17.6%	29.6%	16.2%	0.0%	100.0%	
	小計	0.0%	0.0%	0.0%	9.9%	0.0%	3.8%	8.6%	20.3%	37.5%	19.9%	0.0%	100.0%	
	小計	8.9%	1.4%	0.4%	5.2%	7.8%	5.7%	6.7%	12.7%	32.3%	16.6%	2.4%	100.0%	

※ブルーの網掛けは10%以上15%未満の箇所。ピンクの網掛けは15%以上の箇所。

出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・中部圏の居住地域別の訪問国別出国空港を見ると、観光目的については、「北米・中南米」方面は「成田国際空港」利用が高くなっている。「ヨーロッパ・アフリカ」方面については、「長野県」、「静岡県東部地域」は「成田国際空港」の利用が高くなっており、「富山県」、「石川県」、「福井県」、「滋賀県」については、「関西国際空港」の利用割合が高くなっている。
- ・「台湾」、「韓国」、「中国」方面は、「中部国際空港」の利用が高い地域が多いが、「富山県」、「石川県」、「福井県」、「三重県」、「滋賀県」などの地域においては、「成田国際空港」、「関西国際空港」、「小松空港」、「富山空港」の利用が高くなっている。

図表 5-9 出国時利用空港（居住地域別・訪問地域別）【観光目的】



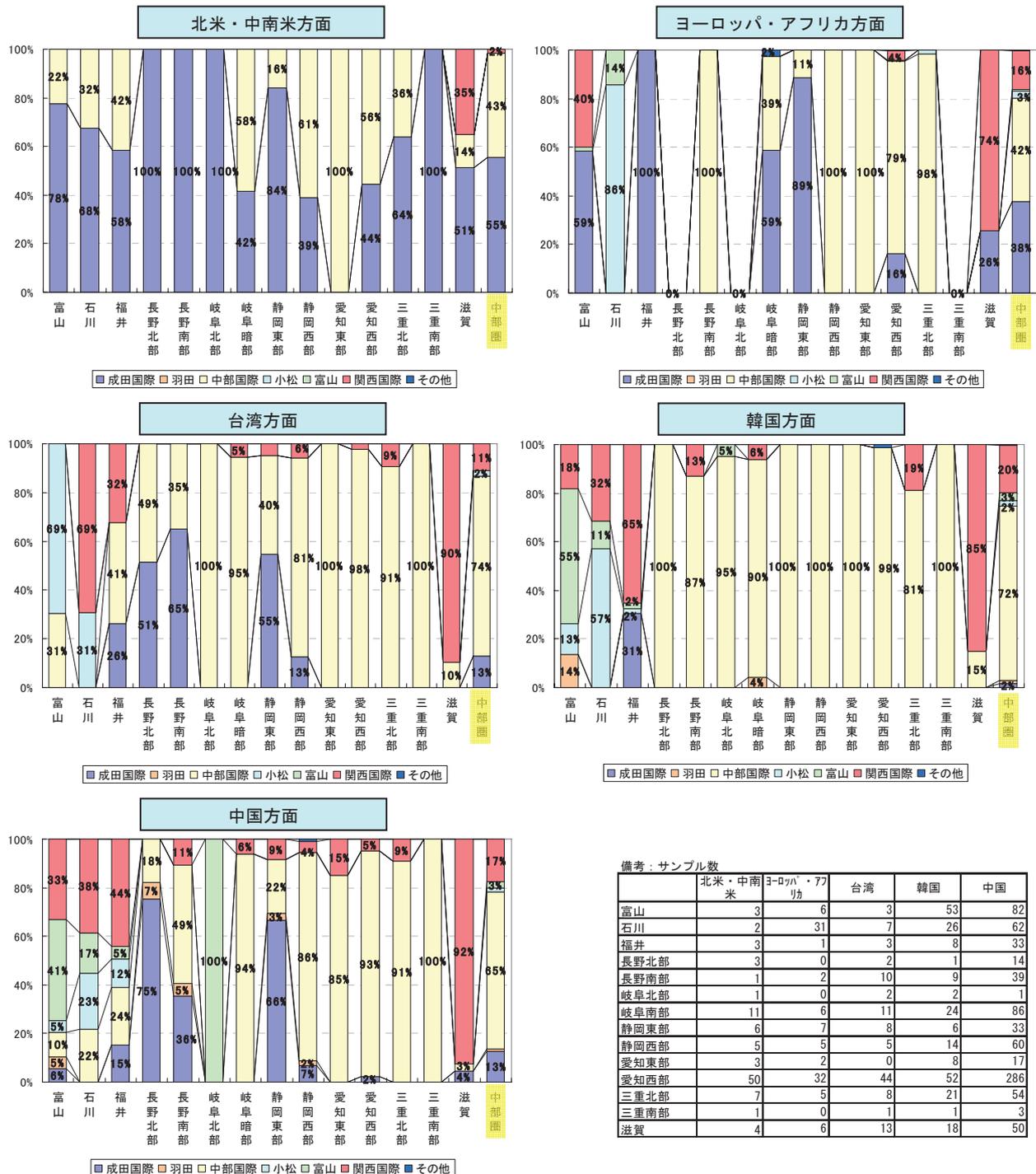
備考：サンプル数

	北米・中南米	ヨーロッパ・アフリカ	台湾	韓国	中国
富山	1	15	5	120	49
石川	4	9	11	121	35
福井	0	2	7	27	14
長野北部	2	2	4	10	4
長野南部	2	6	3	16	7
岐阜北部	0	1	1	2	2
岐阜南部	15	32	34	40	35
静岡東部	7	12	21	30	23
静岡西部	9	20	26	49	20
愛知東部	5	15	15	22	10
愛知西部	57	103	78	216	123
三重北部	12	18	18	41	27
三重南部	0	0	1	3	4
滋賀	4	11	6	25	12

出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・また、ビジネス目的についても、「北米・中南米」方面は「成田国際空港」利用が高くなっている。「ヨーロッパ・アフリカ」方面については、「長野県」、「静岡県東部地域」は「成田国際空港」の利用が高くなっており、「富山県」、「石川県」、「福井県」、「滋賀県」については、「関西国際空港」の利用割合が高くなっている。
- ・「台湾」、「韓国」、「中国」方面は、「中部国際空港」の利用が高い地域が多いが、「富山県」、「石川県」、「福井県」、「三重県」、「滋賀県」などの地域においては、「成田国際空港」、「関西国際空港」、「小松空港」、「富山空港」の利用が高くなっている。

図表 5-10 出国時利用空港（居住地域別・訪問地域別）【ビジネス】



備考：サンプル数

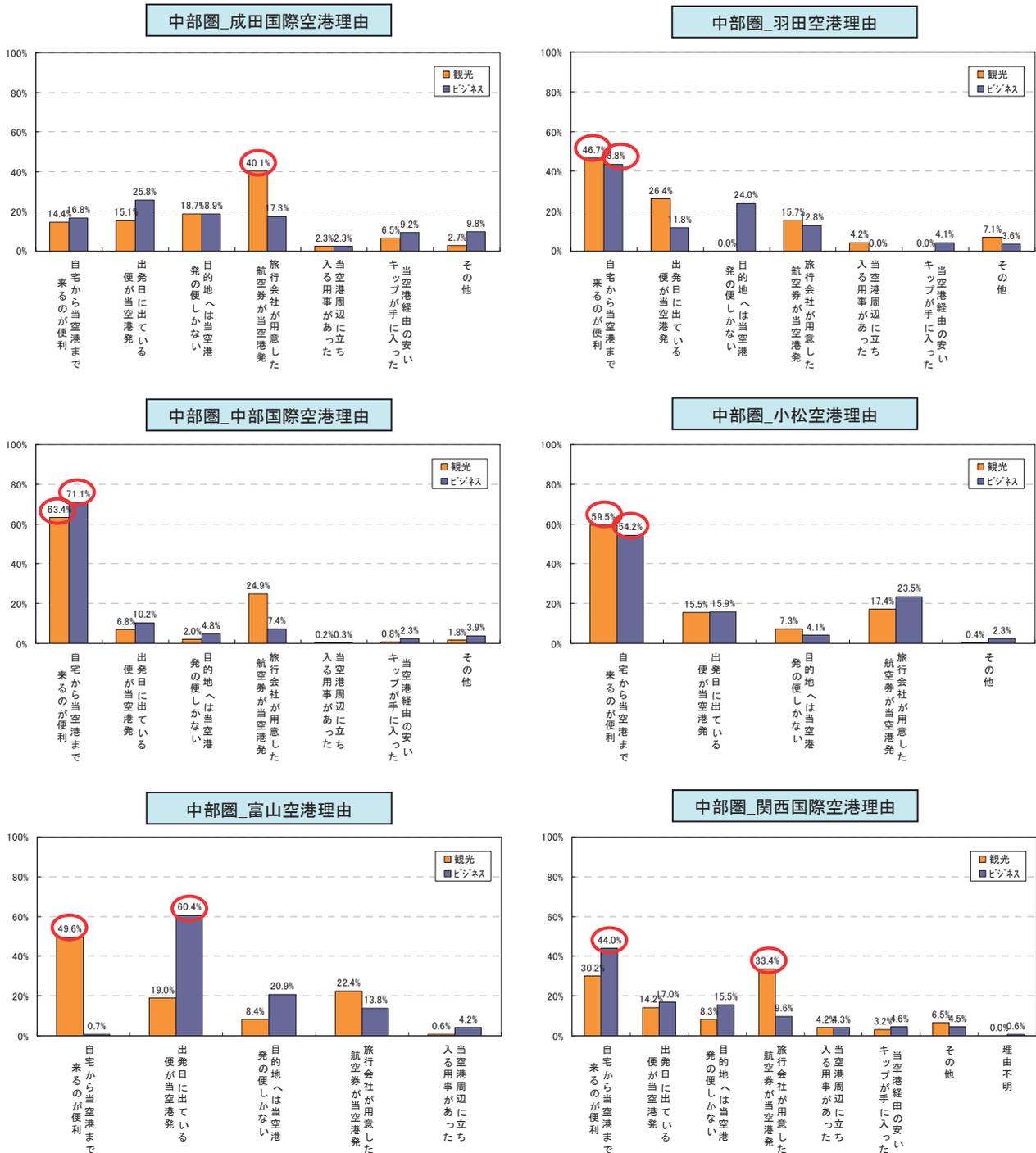
	北米・中南米	ヨーロッパ・アフリカ	台湾	韓国	中国
富山	3	6	3	53	82
石川	2	31	7	26	62
福井	3	1	3	8	33
長野北部	3	0	2	1	14
長野南部	1	2	10	9	39
岐阜北部	1	0	2	2	1
岐阜南部	11	6	11	24	86
静岡東部	6	7	8	6	33
静岡西部	5	5	5	14	60
愛知東部	3	2	0	8	17
愛知西部	50	32	44	52	286
三重北部	7	5	8	21	54
三重南部	1	0	1	1	3
滋賀	4	6	13	18	50

出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

4. 中部圏居住者の空港利用理由

- ・ 中部圏居住者の利用空港の選択理由を見ると、「中部国際空港」、「小松空港」、「富山空港」利用については、「自宅から当空港まで来るのが便利」が多い。また、「成田国際空港」、「関西国際空港利用」については、「旅行会社が用意した航空券が当空港発」が多い。

図表 5-11 中部圏居住者の空港利用理由

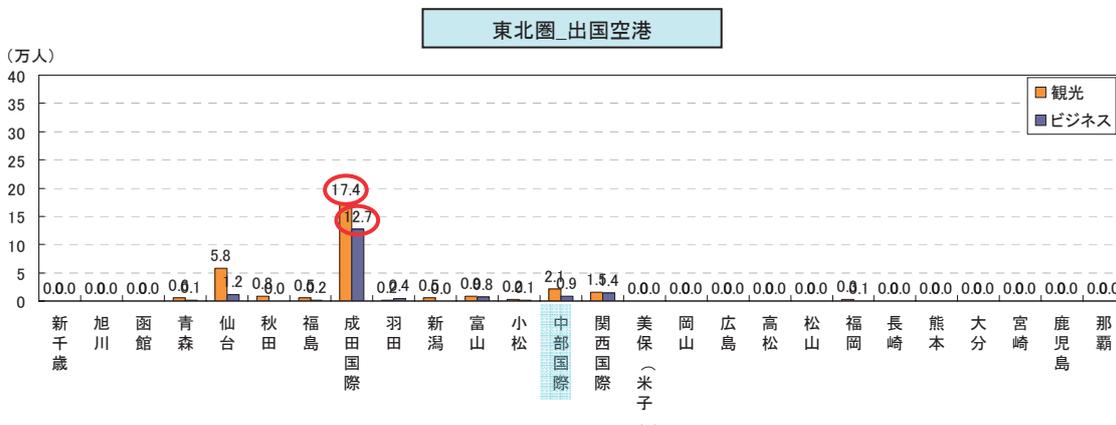
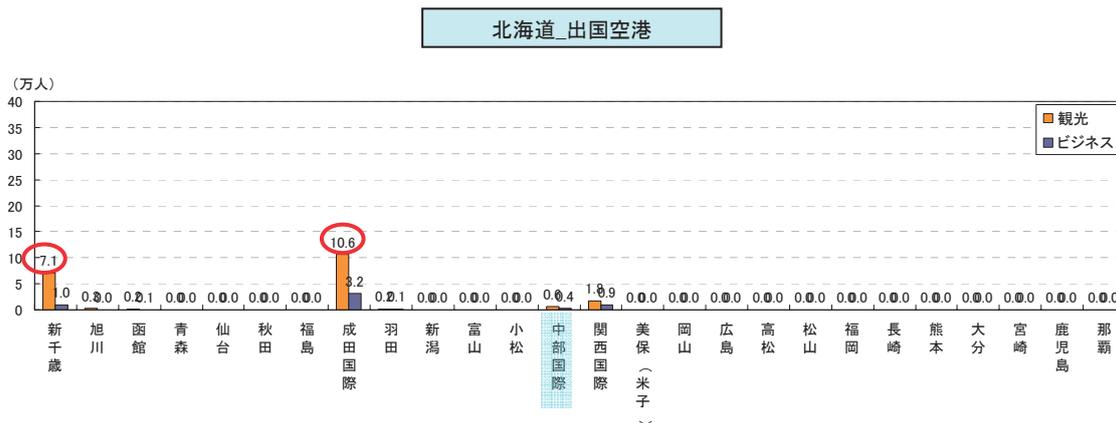


出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

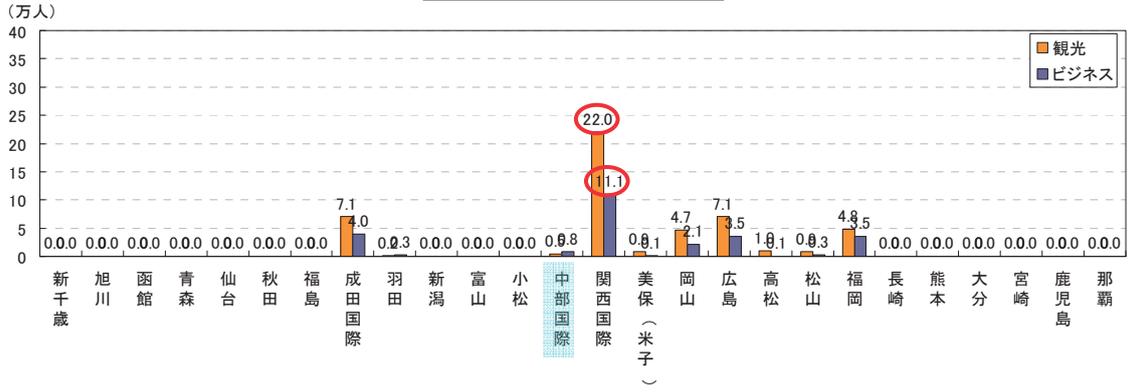
5. 三大都市圏以外の国際拠点空港利用状況

- ・三大都市圏以外の空港の利用状況を見ると、「北海道」は「成田国際空港」、「新千歳空港」、「東北圏」は「成田国際空港」、「中国・四国圏」は「関西国際空港」、「九州圏」は「成田国際空港」、「福岡空港」の利用が多くなっている。
- ・中部国際空港の利用については低くなっているものの、「北海道」や「東北圏」においては関西国際空港と同程度の利用がみられる。

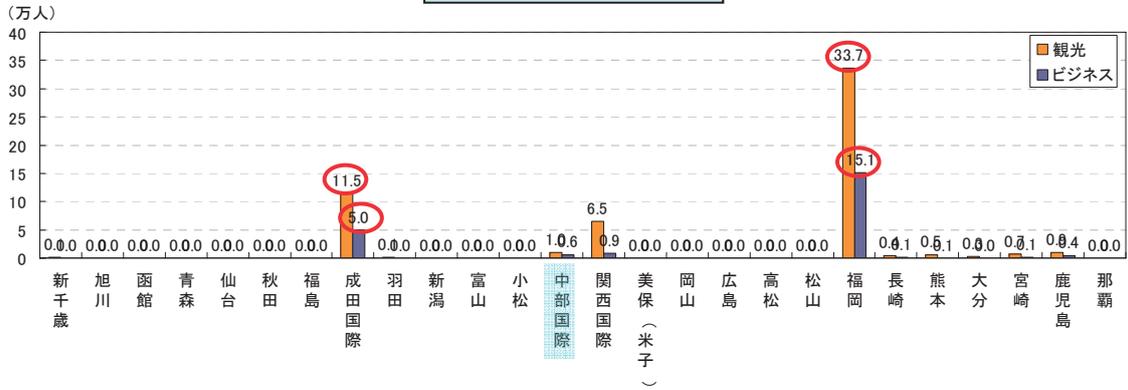
図表 5-12 三大都市圏以外の国際拠点空港利用状況



中国・四国圏_出国空港



九州圏_出国空港



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 5-13 中部国際空港の国内線ネットワーク

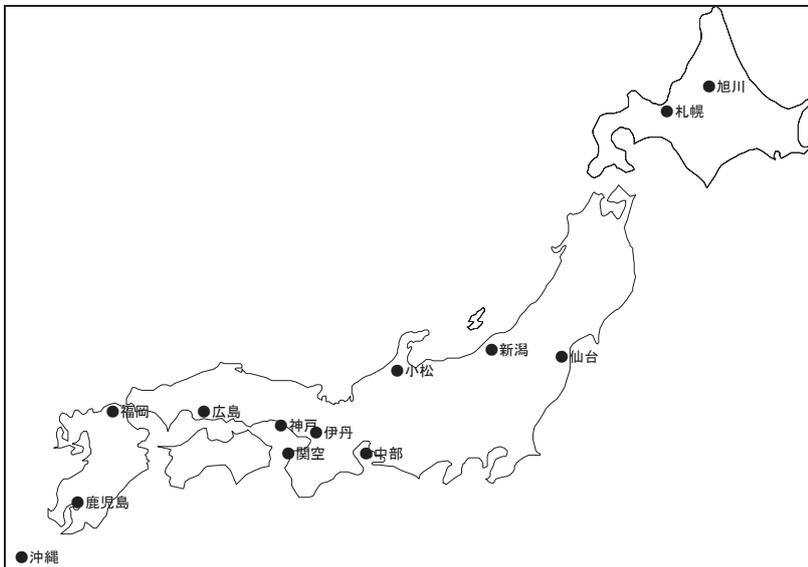


東北圏⇄中部国際空港:56 便/週 (14 便/週)
中国・四国圏⇄中部国際空港:21 便/週 (0 便/週)
九州圏⇄中部国際空港:168 便/週 (21 便/週)

※ () 内はコードシェア便

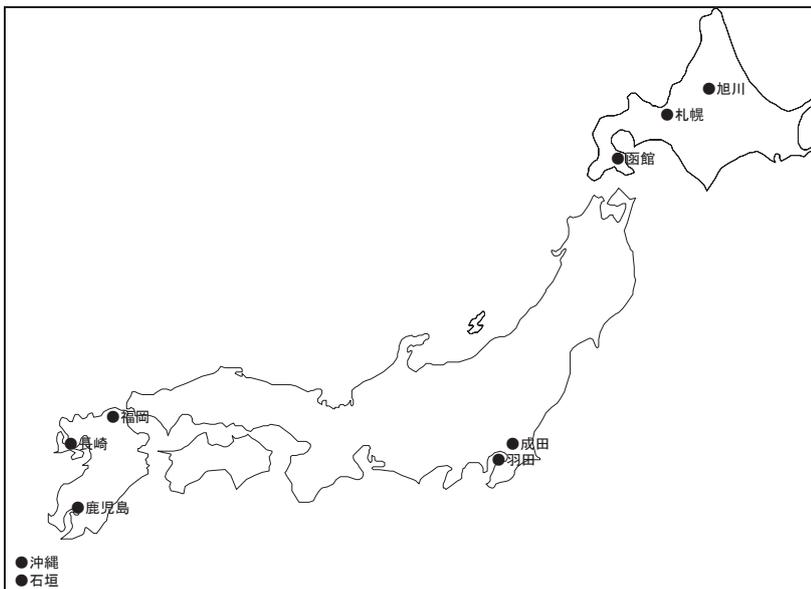
出典:中部国際空港(株)ホームページ

図表 5-14 成田国際空港の国内線ネットワーク



東北圏⇄成田国際空港:14 便/週 (7 便/週)
中国・四国圏⇄成田国際空港:14 便/週 (14 便/週)
九州圏⇄成田国際空港:105 便/週 (0 便/週)

図表 5-15 関西国際空港の国内線ネットワーク



東北圏⇄関西国際空港:0 便/週 (0 便/週)
中国・四国圏⇄関西国際空港:0 便/週 (0 便/週)
九州圏⇄関西国際空港:70 便/週 (0 便/週)

6. アウトバウンド利用促進に向けた方策の検討

本章までの検討結果を踏まえ、中部国際空港を利用したアウトバウンドについて、以下の状況が把握された。

- ・ 出入国空港利用率【図表 1-2】を見ると、中部圏の住民は他圏域の住民と比較して、自圏域の空港の利用が相対的に少なく、観光目的・ビジネス目的ともに他圏域の空港の利用割合が相対的に高い傾向にある。この傾向は、北陸3県、長野県、静岡県東部、滋賀県で顕著な状況となっており、長野県北部では成田国際空港が79%、滋賀県では関西国際空港が87%を占めている。
- ・ 渡航先別の国際空港の利用状況【図表 2-2】を見ると、成田国際空港は北米・中南米、欧州・アメリカ方面への利用が集中しており、2008年の値では、北米・中南米についていえば80%を示している。また、羽田では韓国が18%を示し、関西国際空港では東南アジア(27%)、西南アジア(40%)での利用が集中している傾向がある。中部国際空港について言えば、台湾が16%、中国が15%、韓国が14%を示し、東アジア地域への利用者の割合が比較的多いことがわかる。
- ・ 首都圏、中部圏、近畿圏での空港利用に関する一般化費用(出国者一人あたりの一般化費用)の傾向を見ると、中部圏は13,763(円/人)を示し、際立って高い(関東圏比1.5倍、関西圏比1.4倍)【図表 3-1】。とりわけ、上記で示す他圏域空港利用の割合の高い地域に加え、岐阜県北部も24,203(円/人)を示し、高い値を示している【図表 3-2】。一方で愛知県西部は低く8,383(円/人)を示し、埼玉県や大阪府と同水準となっている。
- ・ 中部圏全体で一般化費用が高い要因としては、移動コストが低い中部国際空港を使わずに、成田国際空港や関西国際空港を利用する事が多く、余分なコストを支払っているものと捉えられる。つまり、成田国際空港や関西国際空港の豊富で廉価な就航便を利用するため、移動に係る時間や交通費を余分に費やすという状況にあるといえる。
- ・ こうした状況にある中部圏は、自圏域空港に利用転換した際の経済的な効果は、他圏域に比べ大きいとことがわかった(中部圏の削減効果は76億円/年)【図表 3-5】。中部圏の中で最も削減効果が大きいのは愛知県西部であり、削減効果の割合は41.3%を示している。これは、一人あたり一般化費用は小さいものの、出国者数が多いことに起因している。
- ・ 中部圏の出国率は、愛知県は14.5%を示し、関東圏・関西圏の主要都府県と同等の値を示しているものの、中部圏全体では首都圏や近畿圏に比べ相対的に低い状況にある【図表 4-2】。これには、県民経済水準や一般化費用との因果関係があるものと伺えるが、県民所得水準に比して出国率が低い地域(北陸3県、静岡県)や、一般化費用が低い地域が中部圏には存在することが把握された。
- ・ 中部圏居住者が他圏域空港を利用する理由を見ると、成田国際空港・関空国際空港の利用については「旅行会社が用意した航空券が当空港発」であることとした割合が比較的高く、羽田空港については「自宅からの利便性が良い」が観光、ビジネスともに40%を越えている。ビジネスについては、「自宅から当空港まで来るのが便利」の割合が比較的高いことがわかる。【図表 5-13】。
- ・ 三大都市圏以外の地域からの国際空港利用状況を見ると、成田国際空港は東日本地域から、関西国際空港は西日本地域からの利用が多く、中部国際空港の利用は少ない状況にある【図表 5-14】。

以上のような状況を踏まえ、アウトバウンド利用促進に向け、以下のような方策が考えられる。

■ アクセス費用から見た中部国際空港の有効性の再認識

- ・ 空港アクセスに伴う国内交通費用や前泊料金等も含めた費用を考えれば、中部圏から他圏域の国際空港を利用する場合は割高なコスト負担を強いられている可能性を認識すべきである。
- ・ さらに所要時間を含めて経済性（一般化費用）を考えれば、中部圏の人々が中部国際空港を利用することが最も経済性が高いことを認識する必要がある。

■ アクセス性の向上

- ・ 中部圏の居住者が中部圏内の空港を利用しやすくするため、道路ネットワークや鉄道ネットワークの充実やこれらを活用した交通手段の利用利便性の向上などにより、中部国際空港への到達時間の短縮を図り、利用機会の拡大を図る必要がある。
- ・ 具体的には、拠点駅などにおける乗換抵抗の低減、鉄道・バスの運行本数の増便や路線網の充実などを着実に進めていくことが必要になる。
- ・ 特に、関東圏では、成田国際空港や羽田空港へのアクセス強化が進められていることから、中部国際空港についても相対的アクセス性の低下を懸念しつつ取り組む必要がある。

■ 需要喚起

- ・ 中部圏はものづくり産業の集積地であり、海外の各地へ進出している企業も多く、海外拠点との連携強化の観点から中部国際空港利用の潜在需要が見込まれ、これを着実に開拓し取り込んでいく必要がある。
- ・ 経済水準に比して出国率が相対的に低い地域が中部圏にあることも把握されたため、渡航への障壁を低め、積極的に個人の国際交流を深める価値観を喚起し、地域として出国需要を喚起していくことも重要である。
- ・ 一般化費用の水準に比して出国率が低い地域があることも把握されたため、中部国際空港の使い易さや利便性向上に向けた取り組みなどについて情報発信し、中部国際空港を利用した出国需要の喚起に取り組む必要もある。
- ・ また、三大都市圏以外の地域からの中部国際空港利用においては、中部国際空港の豊富な国内線ネットワークを活用し、渡航需要取り込みに向けての取組が必要となる。

■ 就航便数の充実

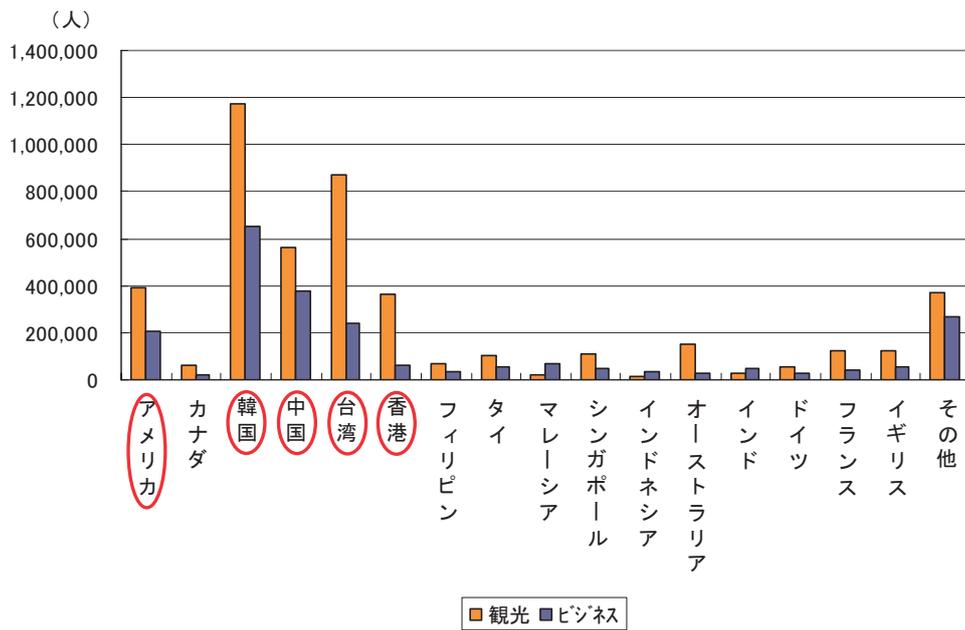
- ・ 中部圏居住者が海外出張や海外旅行へ行く際、選択しやすい充実した航空ダイヤが必要となる。特に海外出張においては、現地到着時間が限定的であり、確実に到着するためには、最も近い空港以外の空港の就航便も選択肢に上がる状況である。その際、中部国際空港において、海外主要都市への直行便が希薄であったり、使い勝手の悪い時間帯の就航である場合、就航便の豊富で選択肢の幅が広い成田や関西への利用転換が起こりえる状況になっていることから、自圏域空港の就航便の拡充は、利用促進のためには重要となってくる。
- ・ 特にビジネス目的では、目的地に近い空港が選ばれる傾向にあることから、ビジネスにおける時間効率化の観点からも、中部国際空港の就航便の充実が求められる。
- ・ この際、LCC（Low Cost Carrier）の就航が本格化しつつあることや、今後のリージョナルジェット旅客需要の増加を念頭に、時間的・経済的にサービス水準の高い利用環境を整備するなどして、就航便数の厚みを持たせ、利用者満足度の向上に努めていく必要がある。

第6章 インバウンド利用促進に向けた検討

1. 国籍別旅行目的別旅行者数

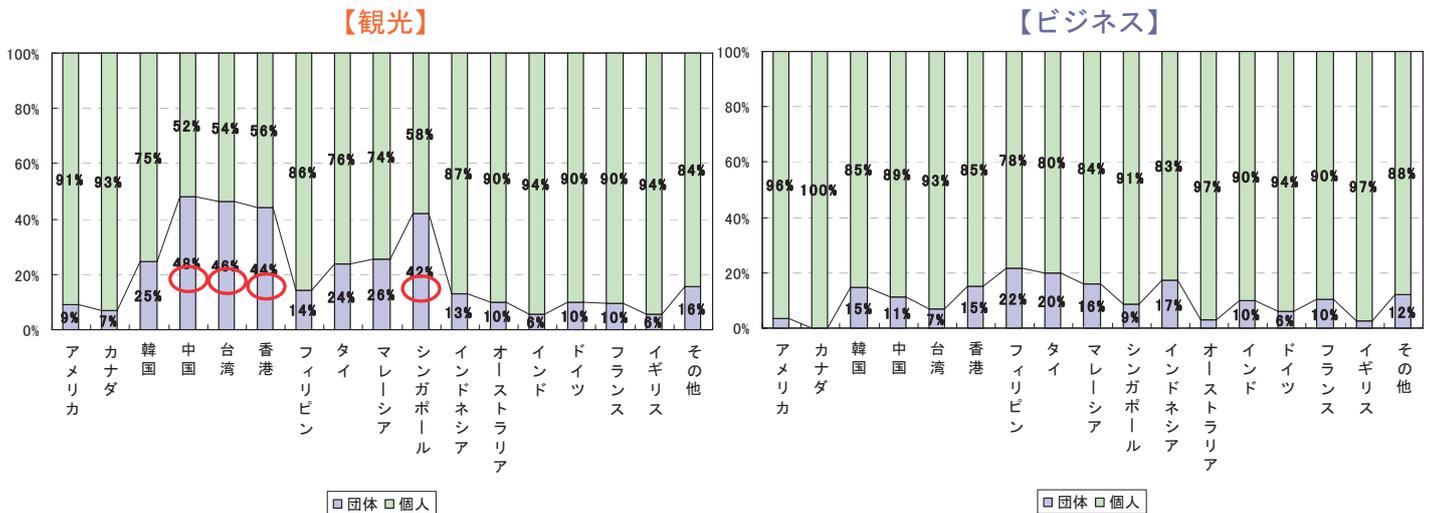
- ・「平成20年度国際航空旅客動態調査」より、国籍別旅行目的別旅行者数を集計すると、「韓国」や、「台湾」、「中国」、「香港」などの中華圏、「アメリカ」からの観光目的の旅行者が多い。
- ・ビジネス目的についても、「韓国」や、「中国」、「台湾」などの中華圏からの旅行者が多くなっている。
- ・また、旅行形態を見ると、「中国」、「台湾」、「香港」、「シンガポール」、「韓国」から観光目的で訪れる旅行者は、「団体」の比率が高くなっている。

図表 6-1 国籍別旅行目的別旅行者数



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-2 旅行目的別旅行形態



注:「団体」とはパッケージツアーを指す。

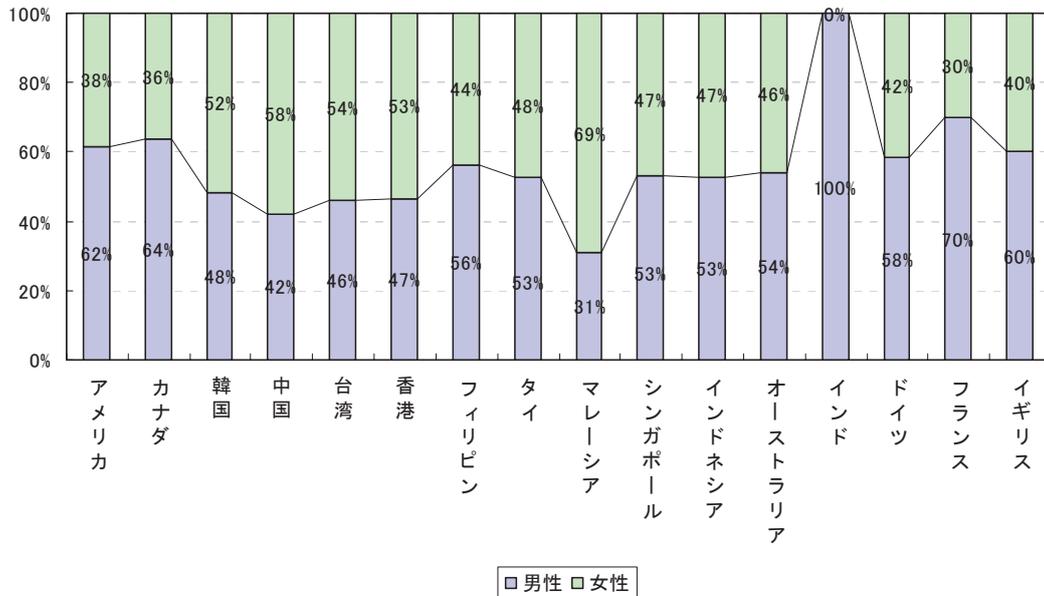
出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

2. 旅行者属性

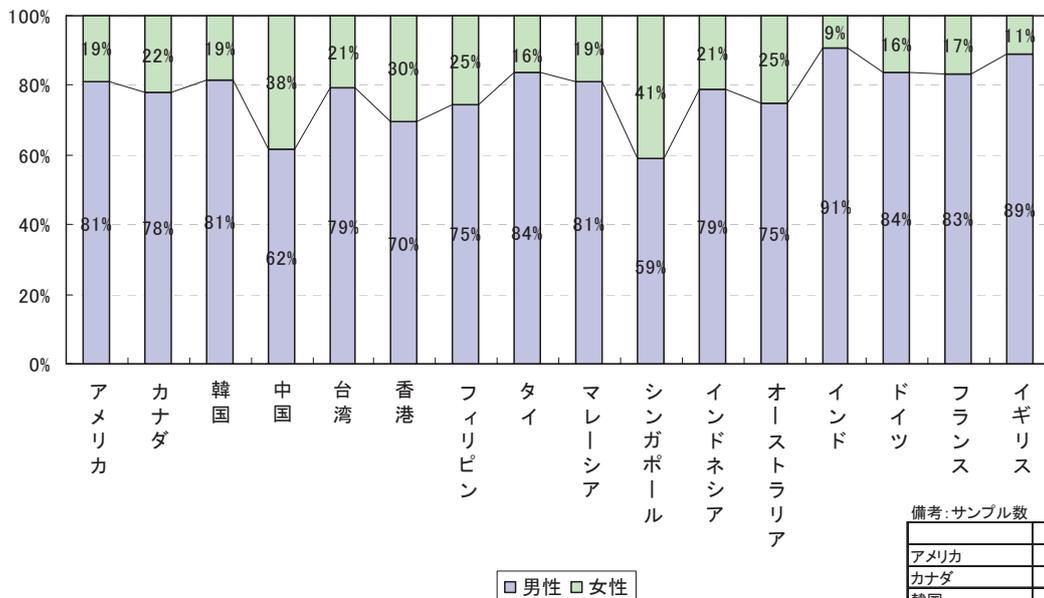
- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者の性別で集計すると、観光目的は「男性」と「女性」の比率はほぼ半々となっている。
- ・一方、ビジネス目的は「男性」の割合が約 60%～90%と高い。

図表 6-3 旅行者属性（性別）

【観光】



【ビジネス】



備考：サンプル数

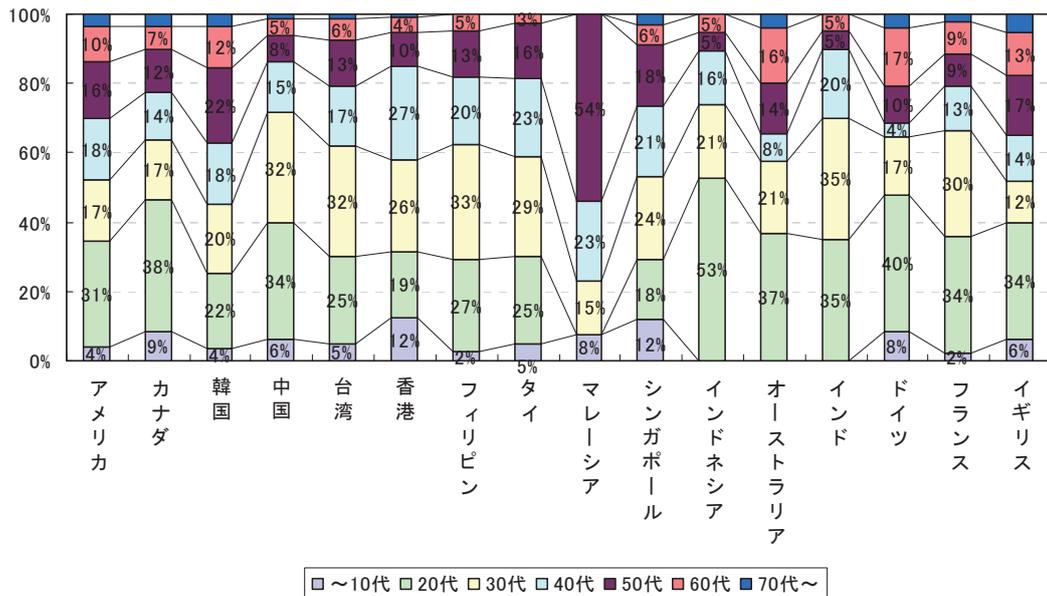
	観光	ビジネス
アメリカ	407	245
カナダ	58	18
韓国	2,389	1,072
中国	768	754
台湾	954	141
香港	341	23
フィリピン	82	55
タイ	80	37
マレーシア	13	32
シンガポール	34	22
インドネシア	19	43
オーストラリア	128	20
インド	20	54
ドイツ	48	37
フランス	86	30
イギリス	95	36

出典：国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

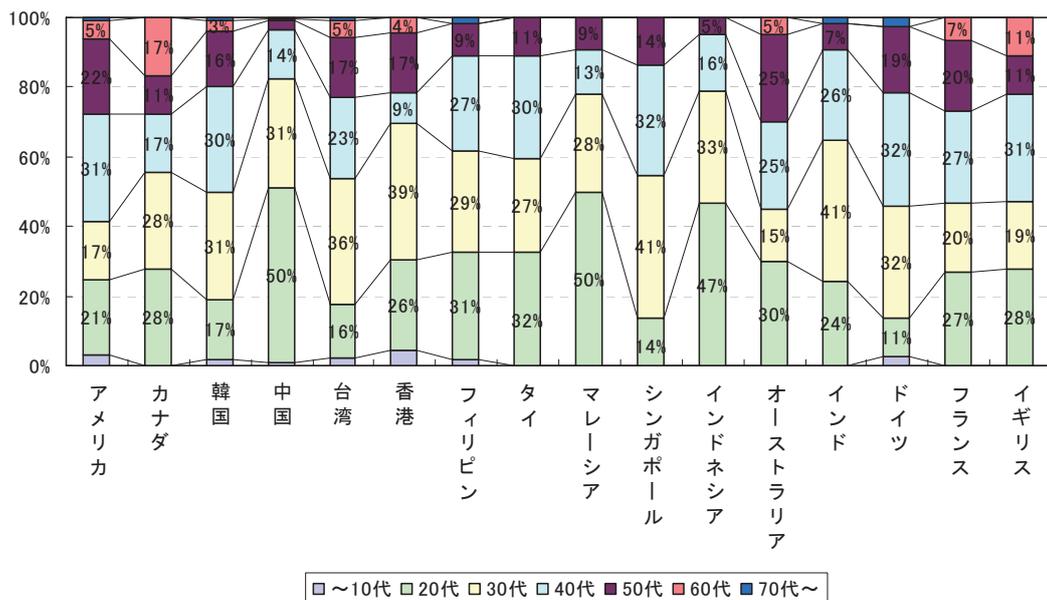
- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者の年齢別で集計すると、観光目的、ビジネス目的ともに、「50代」までの割合が高い。
- ・また、アウトバウンドについては、「60代」、「70代～」が 2 割程度みられたが、インバウンドは、「60代」、「70代～」の旅行者は少ない状況となっている。

図表 6-4 旅行者属性（年齢）

【観光】



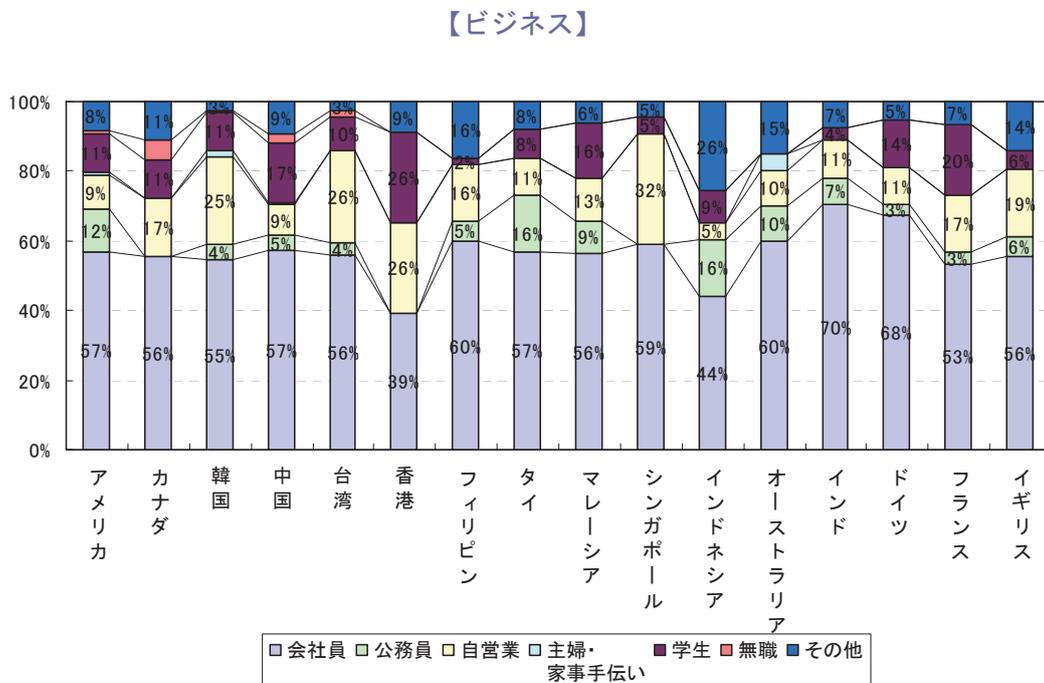
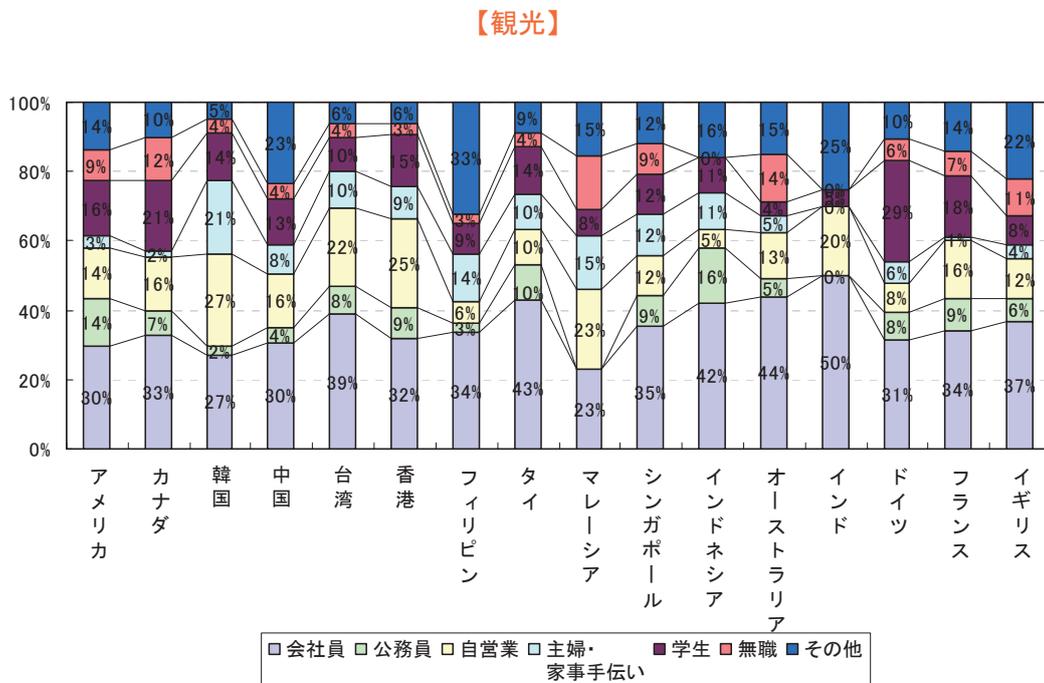
【ビジネス】



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者の職業別に集計すると、観光目的は「会社員」、
「自営業」の割合が高くなっている。
- ・一方、ビジネス目的は「会社員」の割合が高い。

図表 6-5 旅行者属性（職業）

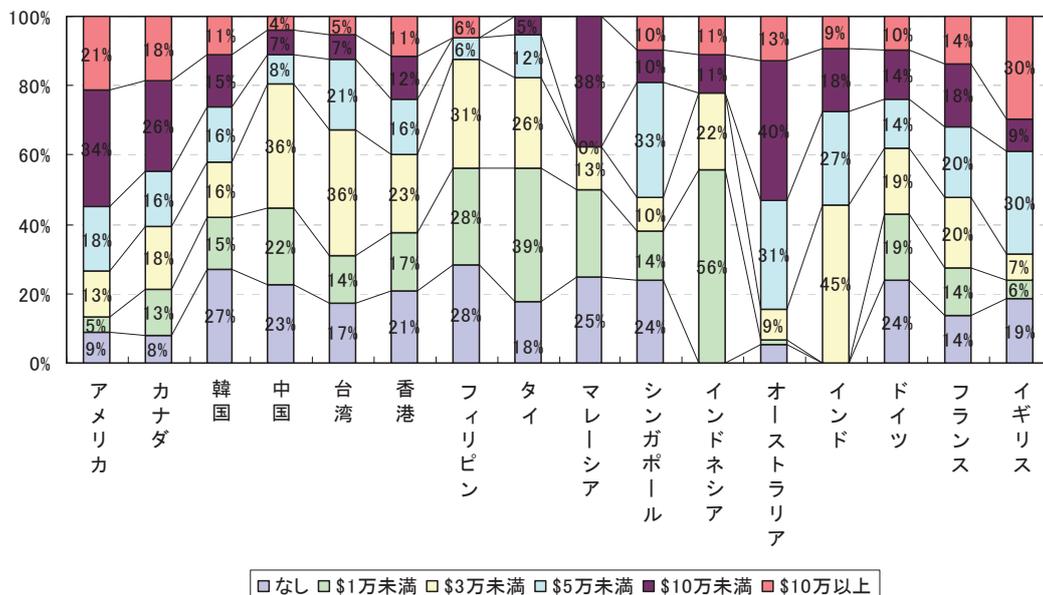


出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

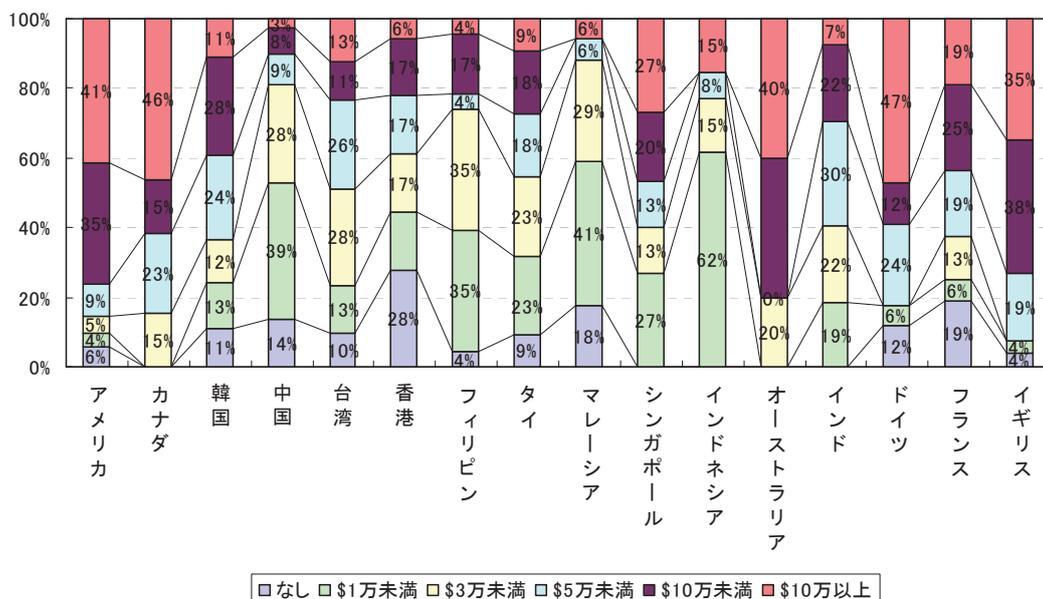
・「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より、旅行者の年収別に集計すると、観光目的、ビジネス目的ともに、「中国」、「台湾」、「香港」、「フィリピン」、「タイ」など、アジアからの観光客の年収は欧米諸国に比べ低めとなっている。

図表 6-6 旅行者属性（職業）

【観光】



【ビジネス】

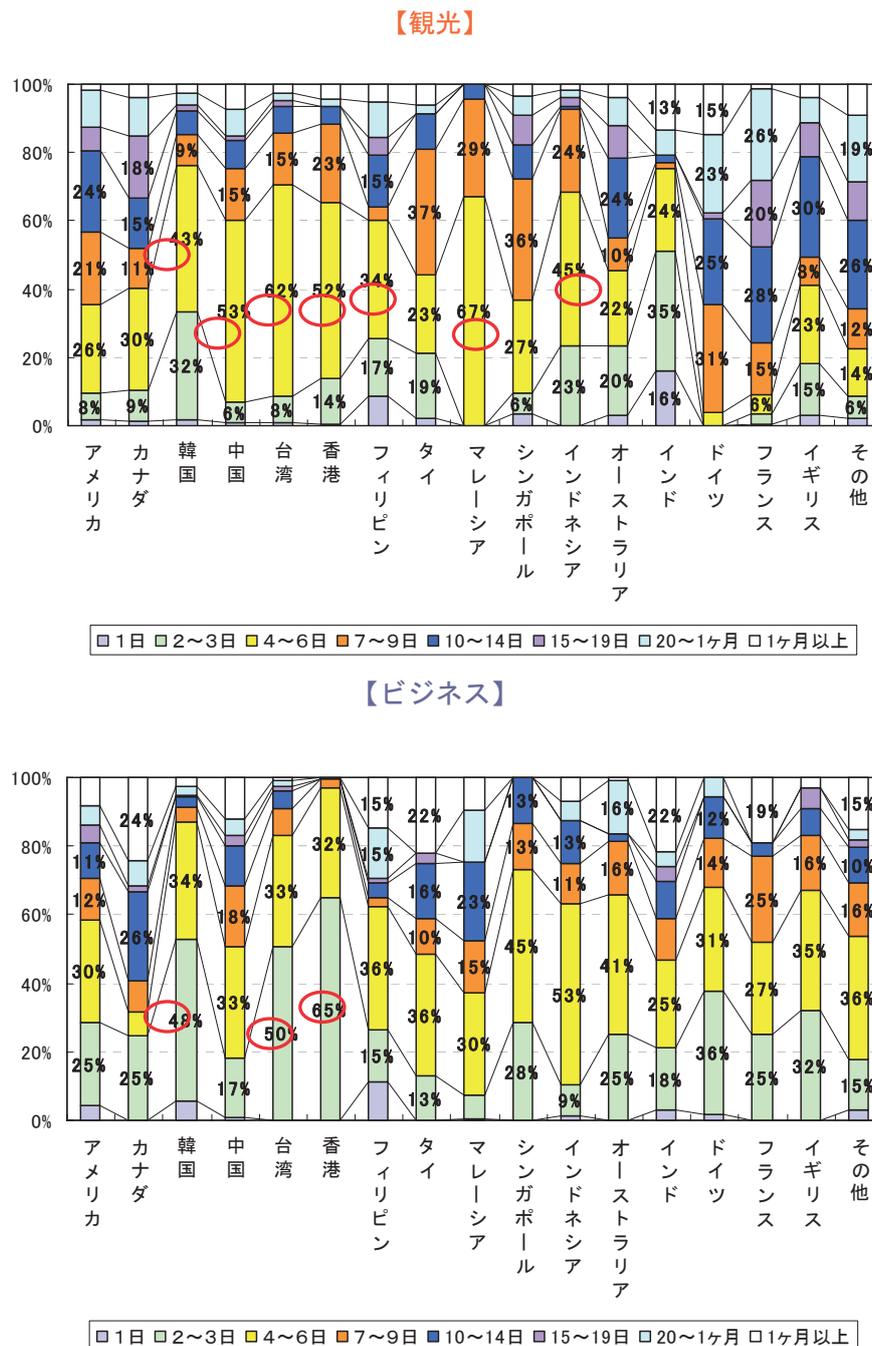


出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

3. 国籍別旅行目的別滞在日数

- ・観光目的の国籍別滞在日数を見ると、「韓国」、「中国」、「台湾」、「香港」、「フィリピン」、「マレーシア」、「インドネシア」などのアジアからの旅行者の滞在日数は、「4～6日」が最も多く、「アメリカ」、「ドイツ」、「フランス」、「イギリス」などの欧米諸国からの旅行者と比較すると、滞在日数が短い傾向にある旅行者が多い。
- ・ビジネス目的については、観光目的と比較すると、「2～3日」が多いなど、滞在日数が短い傾向にある。

図表 6-7 国籍別旅行目的別滞在日数

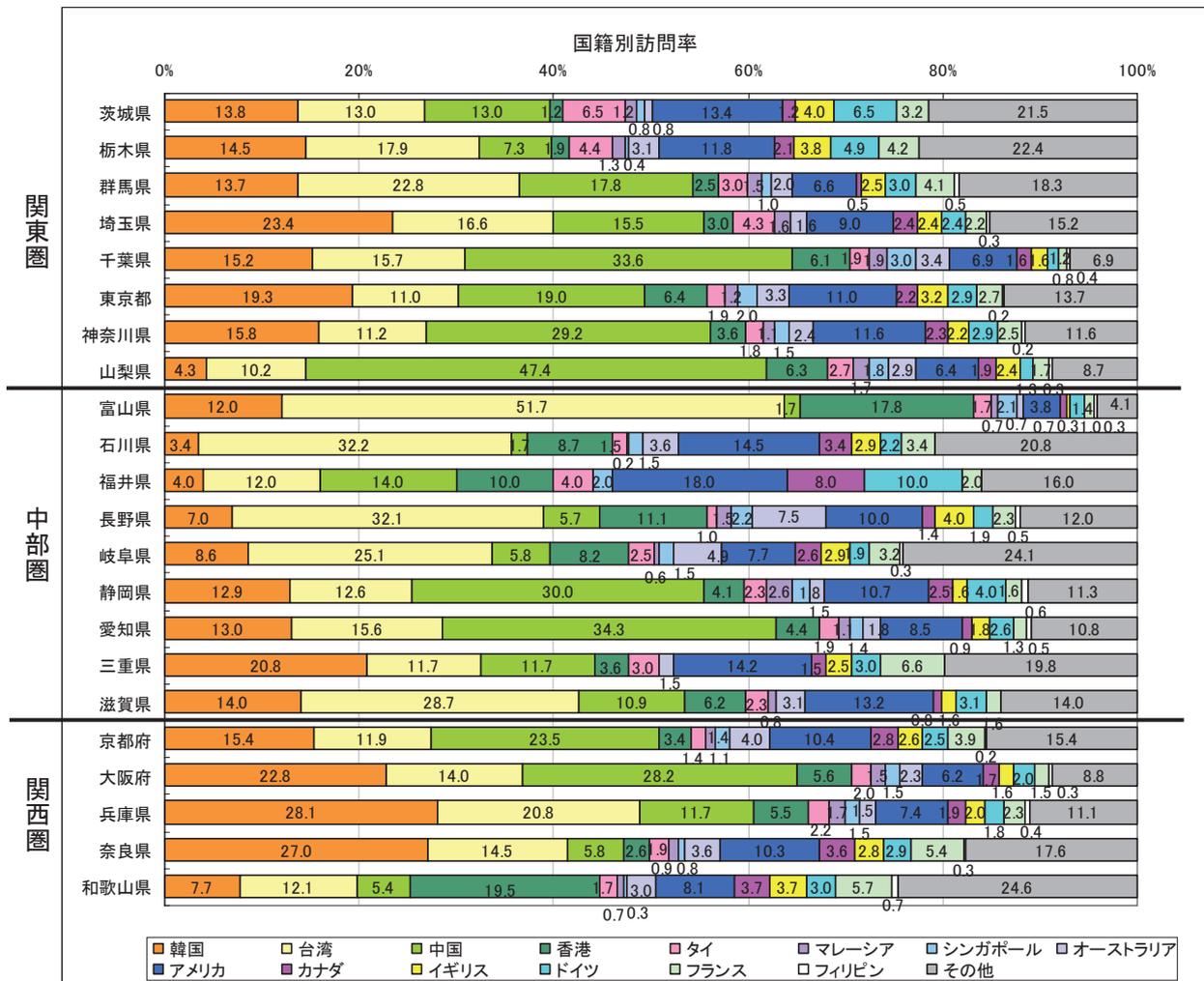


出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

4. 三大都市圏における国籍別訪問率

- ・三大都市圏における国籍別訪問率⁵を見ると、多くの都府県で、「韓国」や、「台湾」、「中国」、「香港」などの中華圏からの来訪が多い。
- ・中部圏では、「愛知県」、「静岡県」では「中国」の割合が約3割と高くなっている。「富山県」、「石川県」、「長野県」、「岐阜県」、「滋賀県」については、「台湾」の割合が高い。「三重県」については、「韓国」の割合が約2割と高い。
- ・また、「福井県」では「アメリカ」の割合が「18.0%」と最も高くなっている。その他、「石川県」、「三重県」、「滋賀県」などにおいても「アメリカ」の割合が比較的高い傾向にある。

図表 6-8 三大都市圏における国籍別訪問率（2010年）



出典: 日本政府観光局 (JNTO) 資料より作成

⁵ 当該都府県へ訪れたことのある外国人訪問者の総数に占める各国・地域の外国人訪問者の割合

5. 都市・観光地別訪問率

- ・「北海道」の多くの観光地や「立山」、「黒部」、「上高地」などでは「台湾」からの訪日客が過半数を占める。一方、「九州」の観光地では、「韓国」からの訪日客が過半数を占めるところが多くみられる。
- ・その他、「韓国」からの北海道ツアー客が日帰りも多く訪れた「白老」、「米国」からの商用客や親族訪問客が大半を占めた「横須賀」、中国人団体ツアーが帰国前日に宿泊する機会が多い「泉佐野」の3つが、単独市場からの旅行者が過半数を占める特徴的な都市・観光地である。

図表 6-9 都市・観光地別訪問率

(単位:%)

	サンプル数	韓国	中国	台湾	香港	米国	その他	合計
夕張	54	1.9	9.3	66.7	3.7	0.0	18.5	100
白老	80	77.5	2.5	3.8	5.0	1.3	10.0	100
大沼	43	14.0	2.3	79.1	0.0	2.3	2.3	100
層雲峡	230	2.2	10.0	58.3	13.9	0.9	14.8	100
帯広・十勝川・池田町	155	1.3	1.9	66.5	12.3	1.3	16.8	100
釧路	93	3.2	7.5	51.6	11.8	3.2	22.6	100
阿寒・摩周・屈斜路	153	0.7	13.1	53.6	13.7	2.0	17.0	100
会津若松・喜多方	31	0.0	6.5	58.1	9.7	9.7	16.1	100
横須賀	103	2.9	2.9	1.9	1.0	77.7	13.6	100
立山	227	11.5	0.0	61.2	19.8	0.9	6.6	100
黒部	210	10.0	0.0	64.8	19.5	0.0	5.7	100
上高地	108	2.8	0.0	69.4	9.3	4.6	13.9	100
蓼科・白樺湖	35	0.0	2.9	82.9	0.0	2.9	11.4	100
妻籠・馬籠	54	1.9	0.0	51.9	5.6	3.7	37.0	100
泉佐野	144	20.1	52.1	9.7	4.2	2.1	11.8	100
福岡市	1,812	62.6	7.8	11.5	1.8	2.6	13.6	100
太宰府	523	78.4	3.3	15.3	0.8	0.4	1.9	100
別府	760	79.2	3.2	5.5	1.6	1.6	8.9	100
湯布院	761	85.0	0.7	11.4	1.3	0.5	1.1	100
佐賀市	65	50.8	4.6	15.4	4.6	7.7	16.9	100
ハウステンボス	341	66.6	2.9	28.4	0.9	0.0	1.2	100
熊本市	646	70.4	4.3	11.9	1.5	2.0	9.8	100
阿蘇山	706	76.3	3.1	15.0	1.4	0.7	3.4	100
黒川温泉	63	90.5	0.0	1.6	1.6	0.0	6.3	100

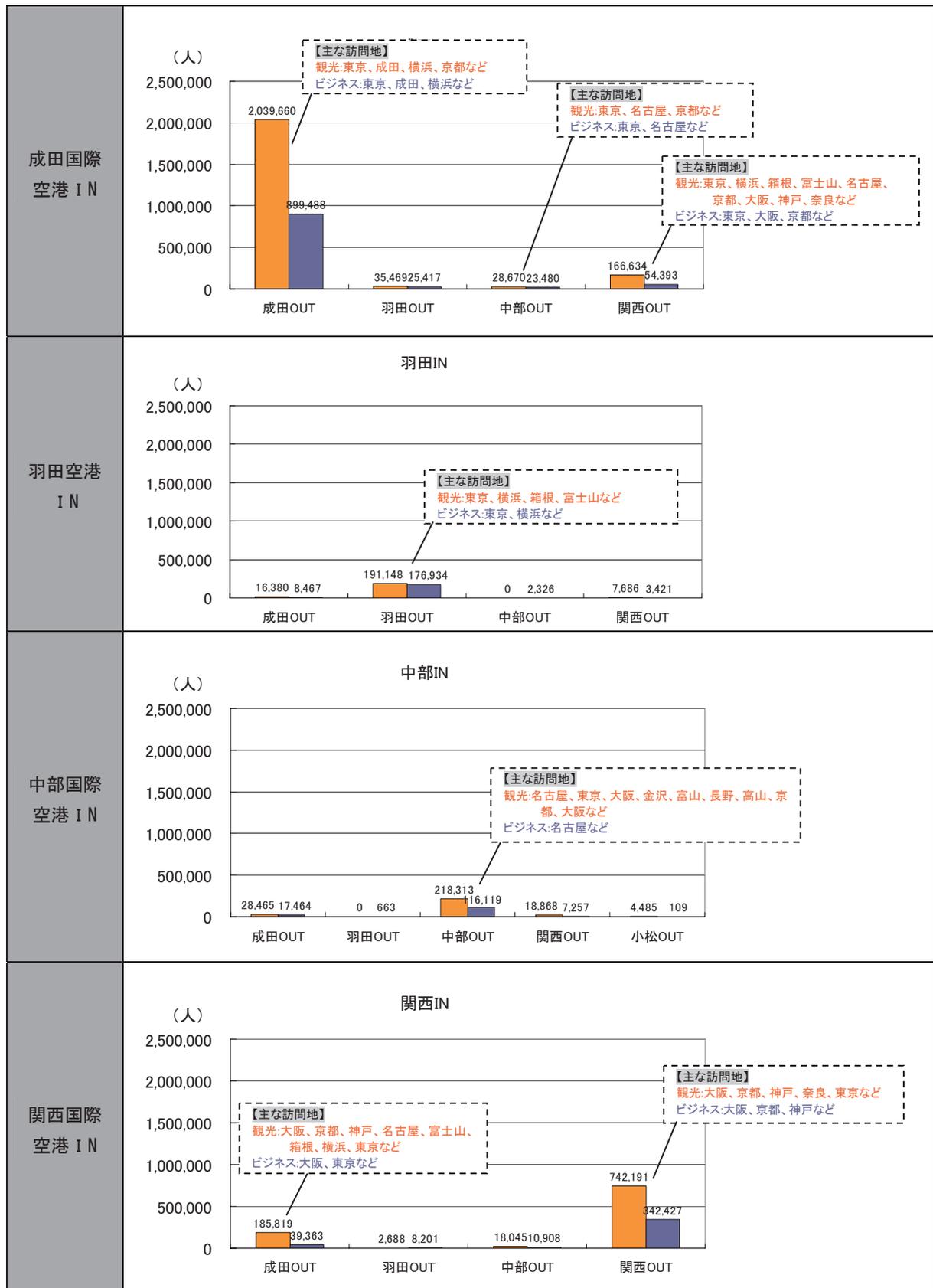
注) 対象は回答者数30サンプル以上の都市・観光地のみ。黄色: 回答者数の50%以上

出典: JNTO 「JNTO 訪日外客訪問地調査 2010」

6. 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、「成田国際空港 IN/成田国際空港 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「成田国際空港 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/年と多くみられ、「東京」、「箱根」、「富士山周辺」、「名古屋」、「京都」、「大阪」、「奈良」などに訪れており、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、さら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」などを利用する観光ルートをプロモートしていく必要がある。

図表 6-10 外国人旅行者の利用空港と国内訪問地



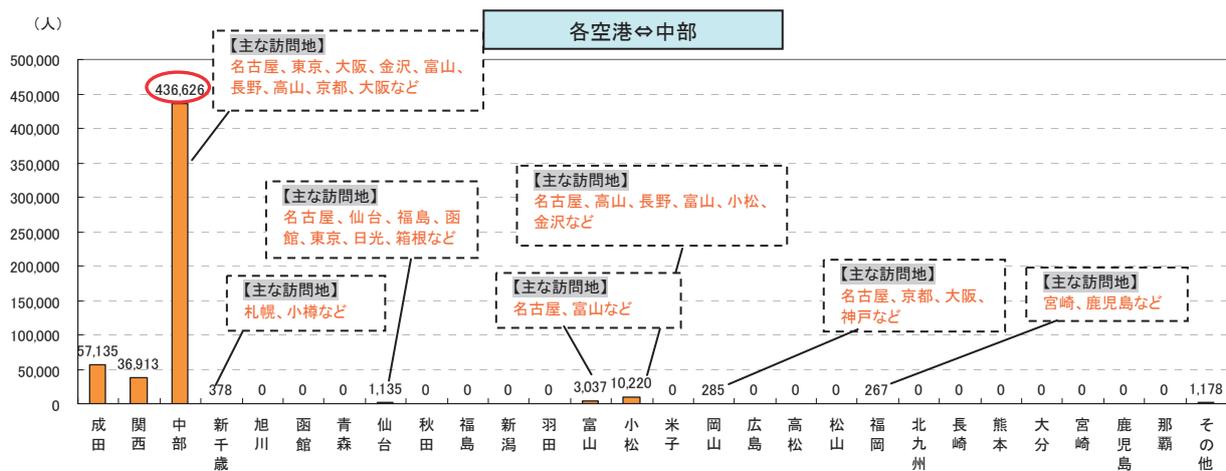
■ 観光 ■ ビジネス

出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

7. 利用空港および国内交通手段

- ・中部国際空港を起終点とする IN/OUT 空港を集計すると、「中部国際空港 IN/中部国際空港 OUT」利用が最も多く 436,626 人/年となっており、その国籍を見ると、「台湾」、「韓国」、「中国」、「香港」から訪れている旅行者が多い。
- ・また、「中部国際空港⇄小松空港」利用が 10,220 人/年、「中部国際空港⇄富山空港」利用が 3,037 人/年みられ、その国籍を見ると、「台湾」、「韓国」などから訪れており、昇龍道ルート利用も少ないがみられる。

図表 6-11 利用空港（中部国際空港⇄各空港）【観光】

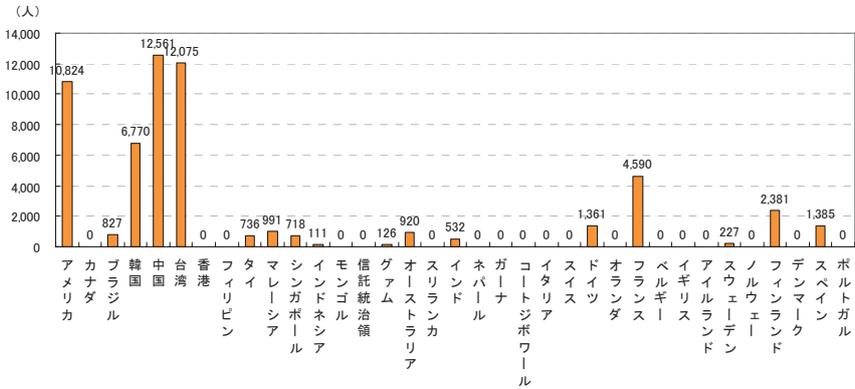


出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

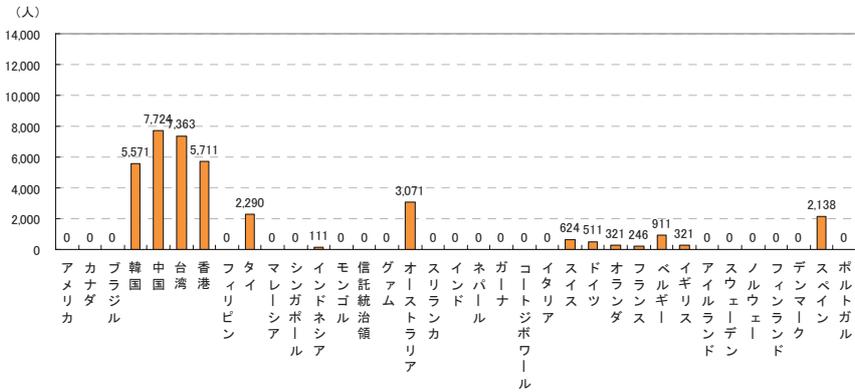
図表 6-12 国籍別利用空港（中部国際空港⇄各空港）【観光】

《国籍》

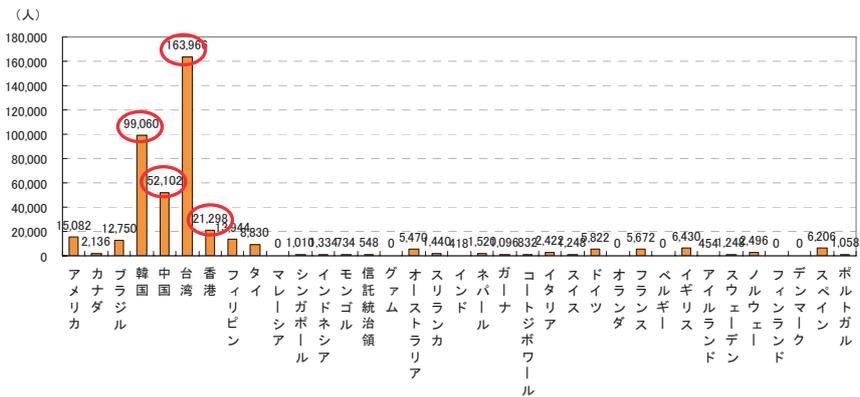
成田⇄中部



関西⇄中部



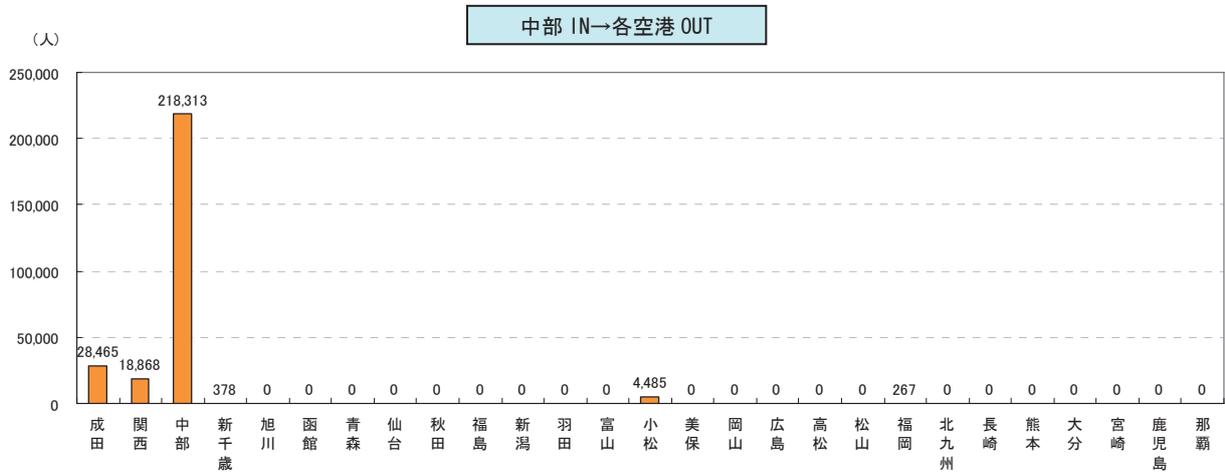
中部⇄中部



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-13 利用空港（中部国際空港 IN→各空港 OUT）【観光】

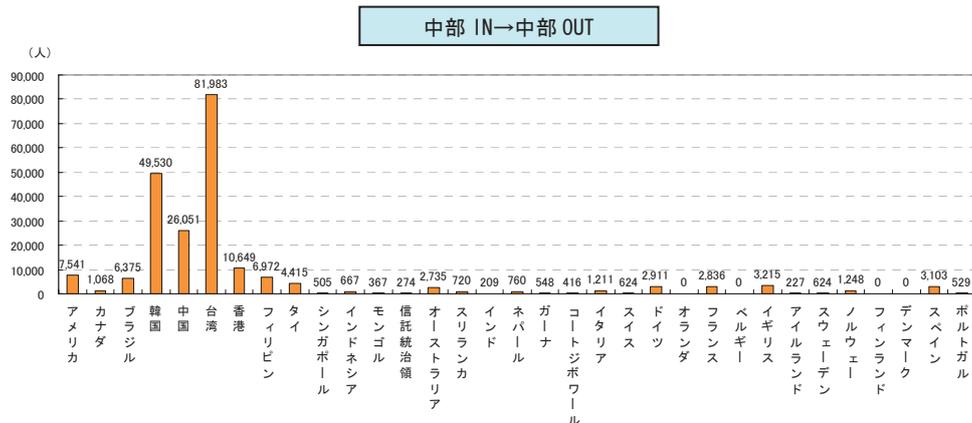
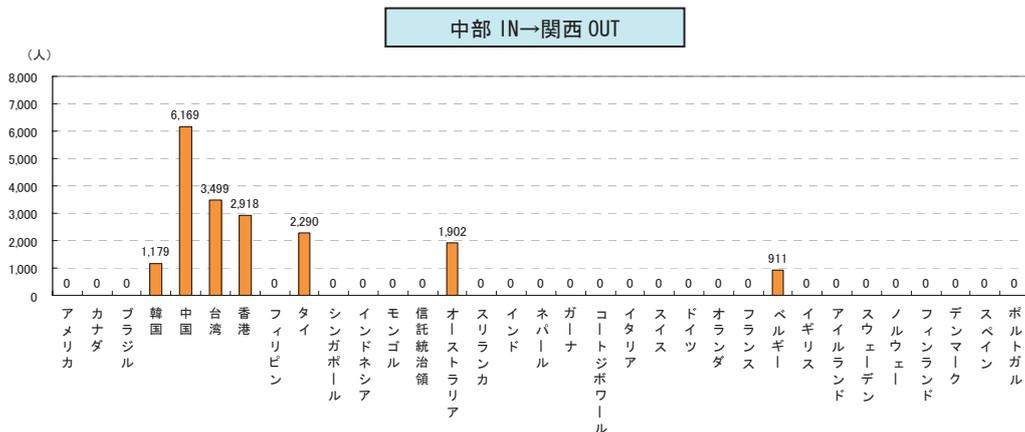
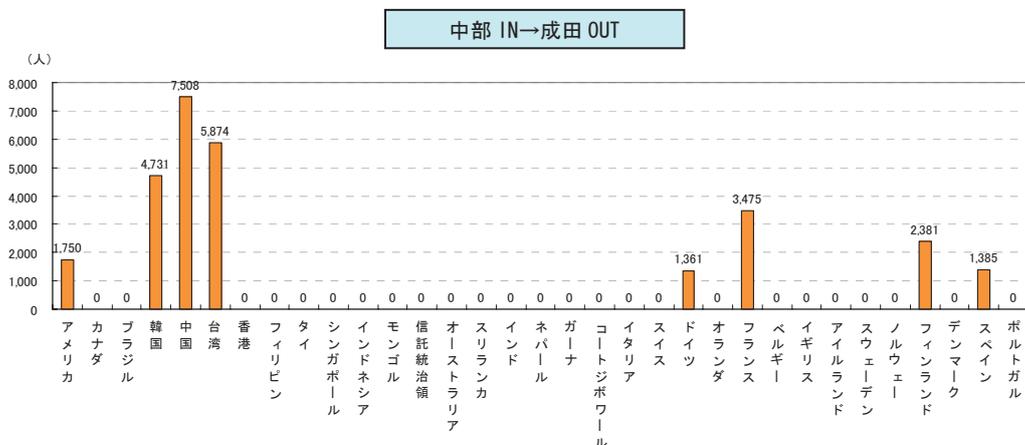
《中部 IN→各空港 OUT》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-14 国籍別利用空港（中部国際空港 IN→各空港 OUT）【観光】

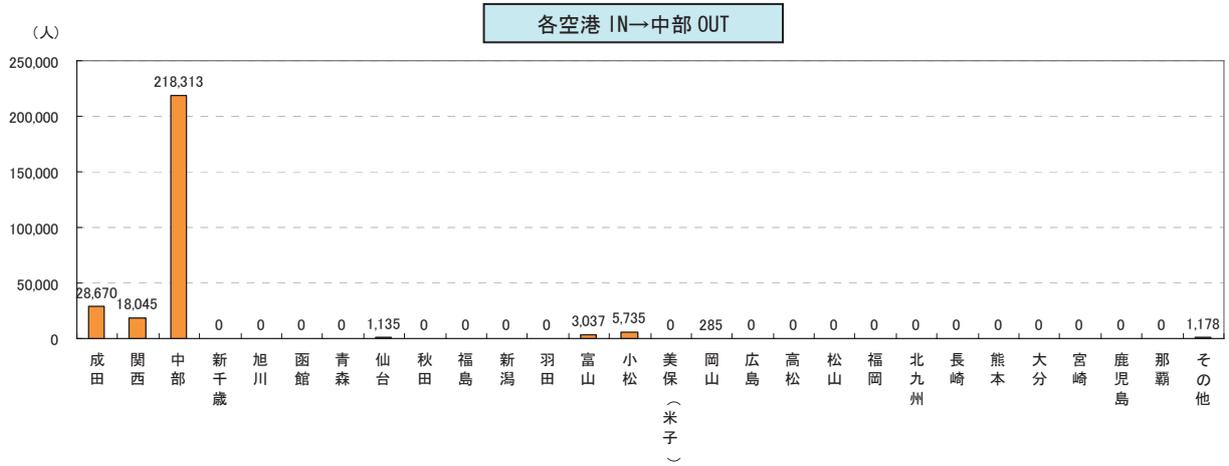
《国籍》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-15 利用空港（各空港 IN→中部国際空港 OUT）【観光】

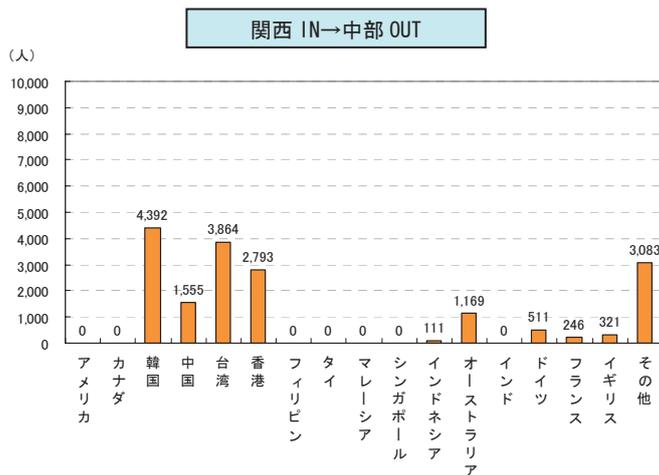
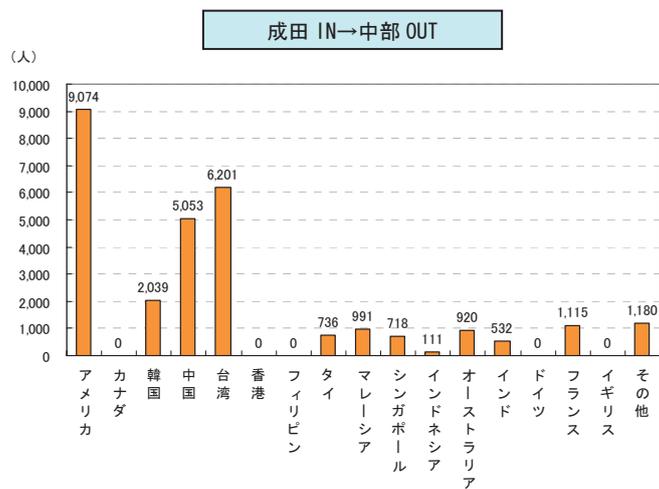
《各空港 IN→中部 OUT》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-16 国籍別利用空港（各空港 IN→中部国際空港 OUT）【観光】

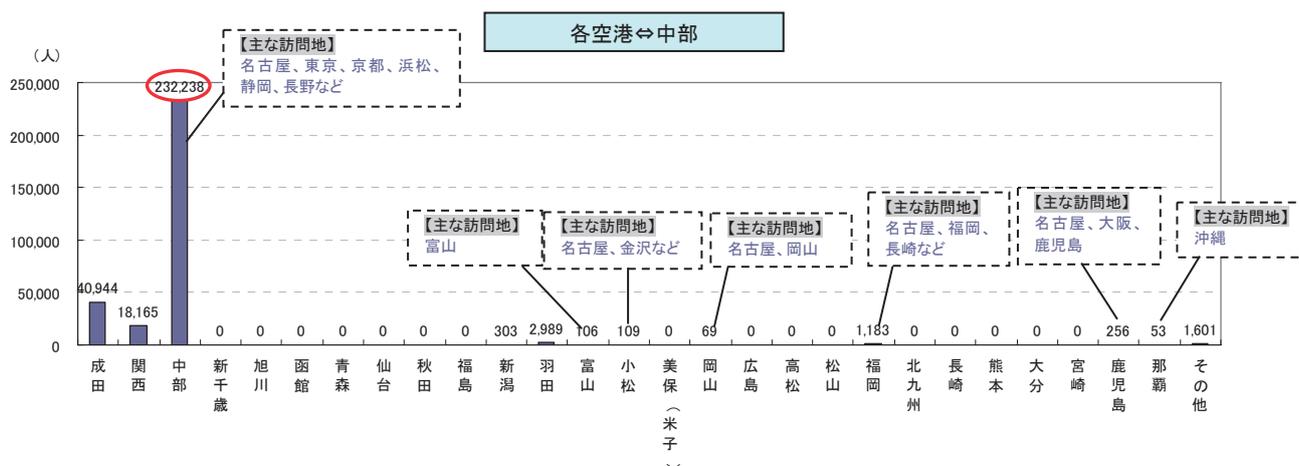
《国籍》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・IN または OUT のいずれかで中部国際空港を利用した人の動向をみると、IN/OUT が同じ、つまり「中部国際空港⇄中部国際空港」が最も多く 232,238 人/年となっており、その国籍を見ると、「韓国」、「中国」、「台湾」から訪れているビジネス旅行者が多い。
- ・また、国際拠点空港以外では、中部国際空港と「新潟空港」、「富山空港」、「小松空港」、「岡山空港」、「福岡空港」、「鹿児島空港」利用もみられ、その国籍を見ると、「中国」や「韓国」から訪れている。

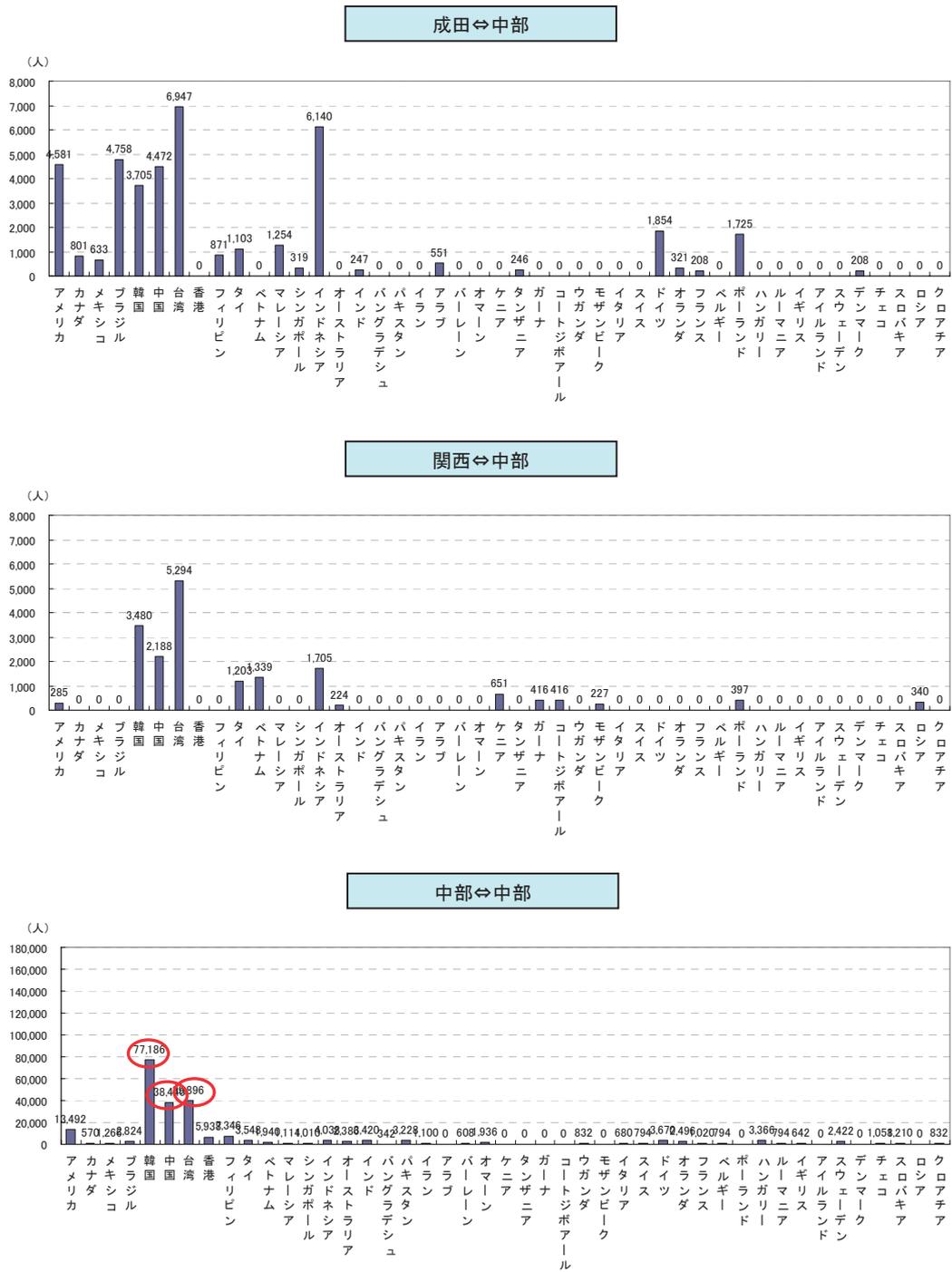
図表 6-17 利用空港（中部国際空港⇄各空港）【ビジネス】



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-18 国籍別利用空港（中部国際空港⇄各空港）【ビジネス】

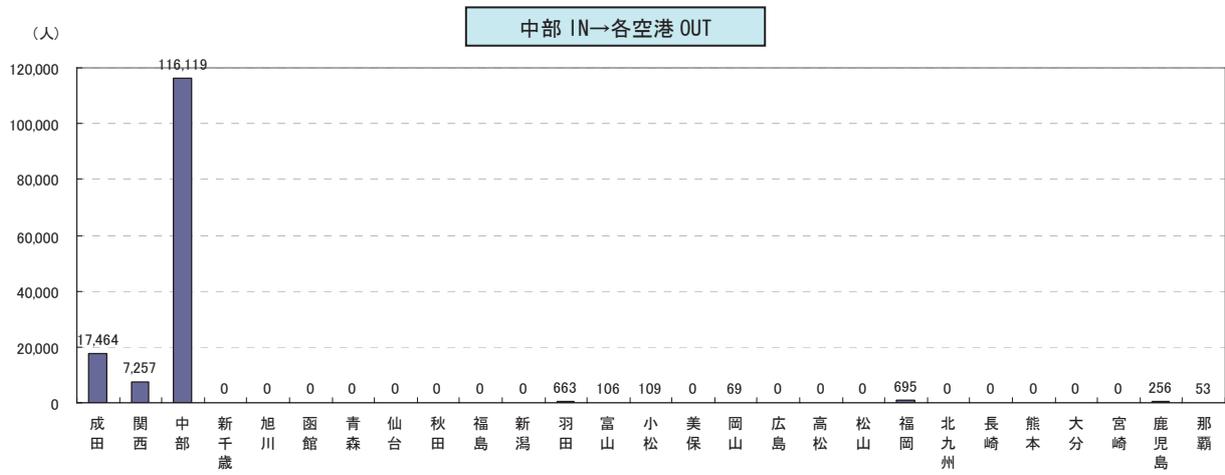
《国籍》



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-19 利用空港（中部国際空港 IN→各空港 OUT）【ビジネス】

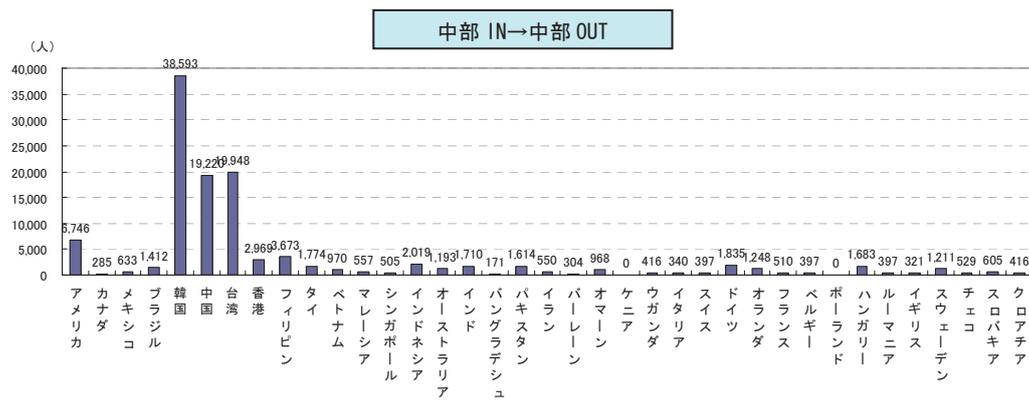
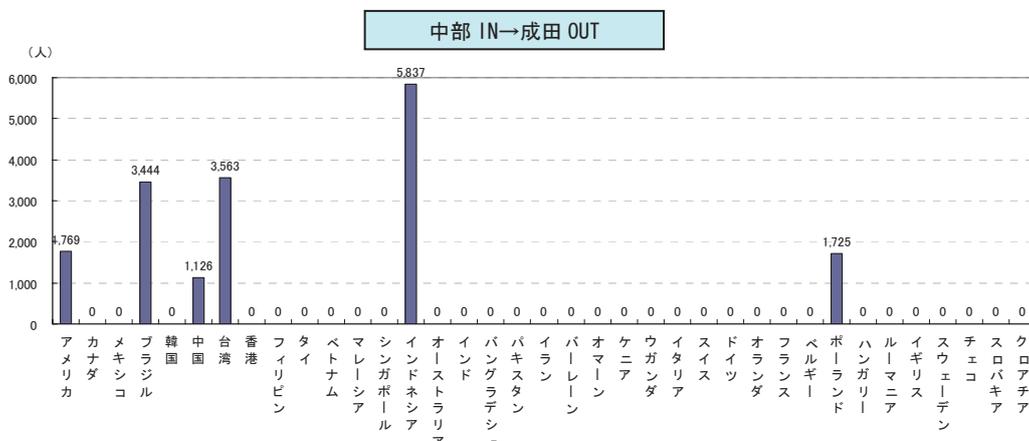
《中部 IN→各空港 OUT》



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-20 国籍別利用空港（中部国際空港 IN→各空港 OUT）【ビジネス】

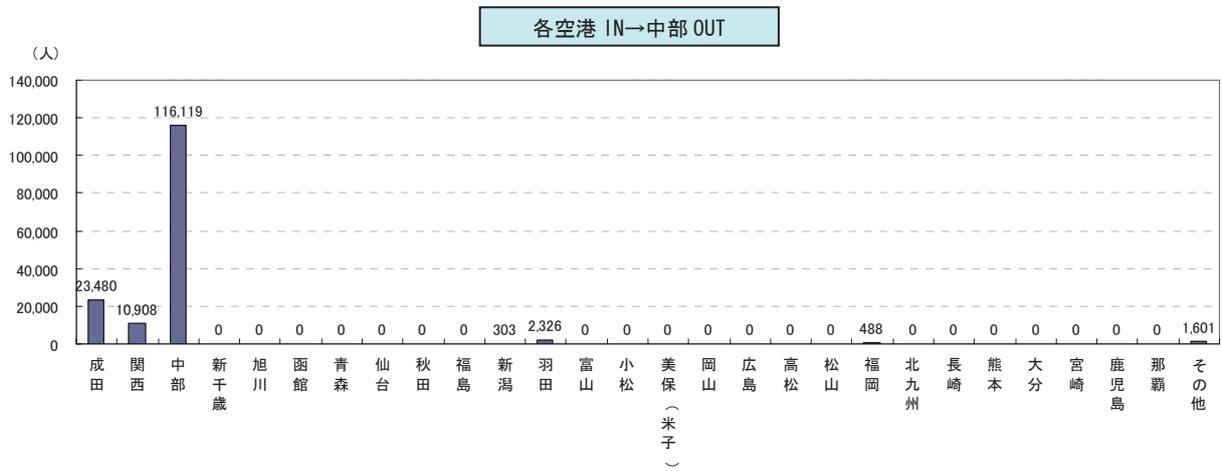
《国籍》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-21 利用空港（各空港 IN→中部国際空港 OUT）【ビジネス】

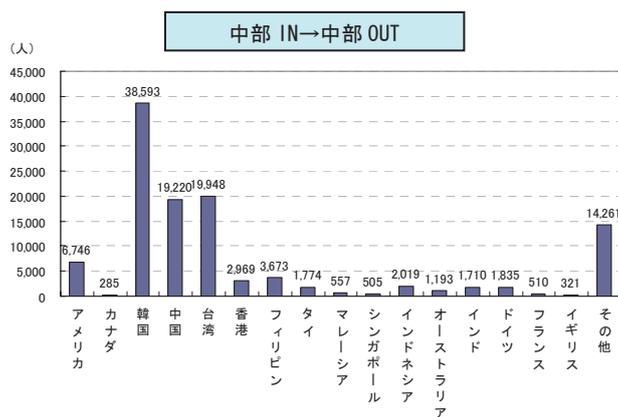
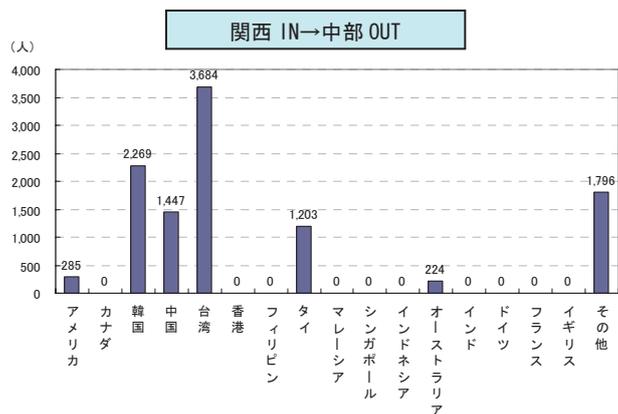
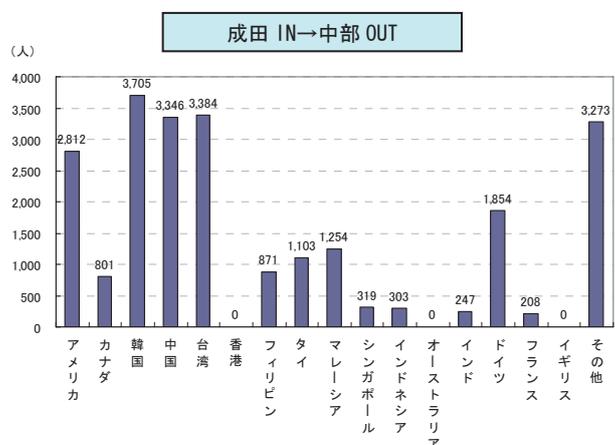
《各空港 IN→中部 OUT》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

図表 6-22 国籍別利用空港（各空港 IN→中部国際空港 OUT）【ビジネス】

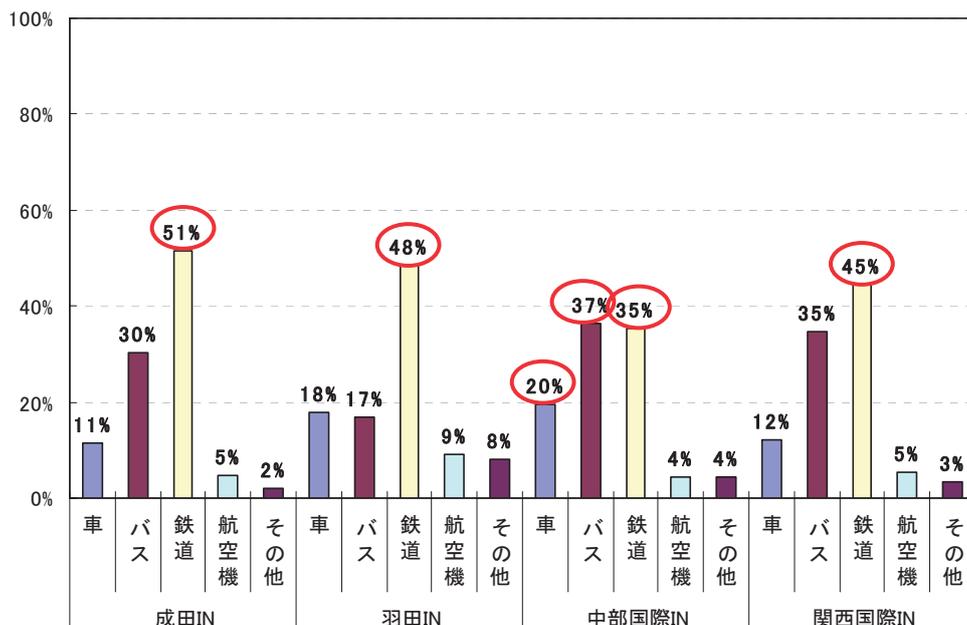
《国籍》



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

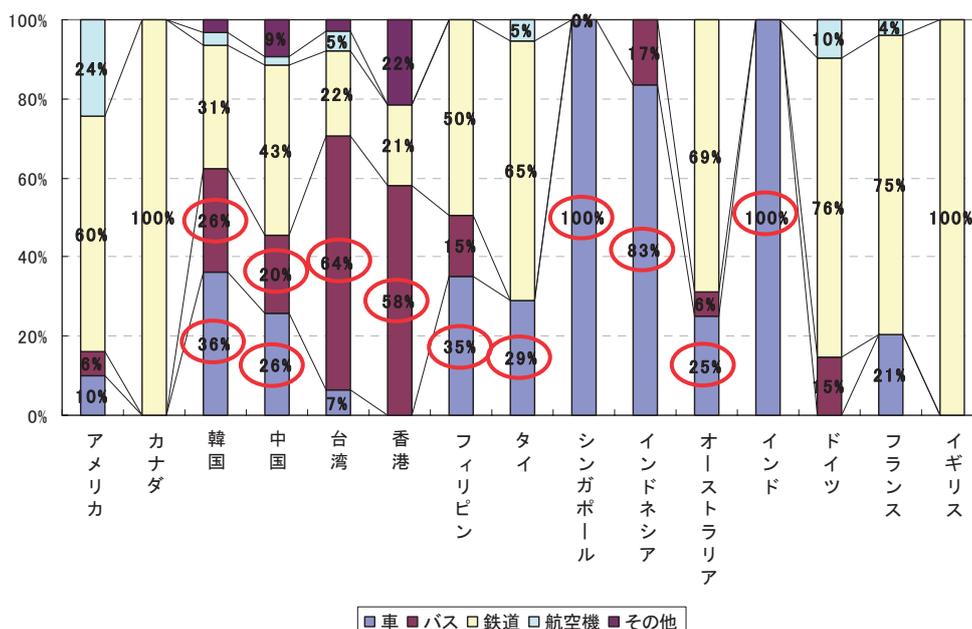
- ・中部国際空港 IN の一番目国内交通手段については、「バス」、「鉄道」を利用する観光目的の旅行者が多く、他空港と比較してバス利用が多いことが特徴である。
- ・中部国際空港 IN の「鉄道」利用は欧米諸国で高いものの、「バス」利用の国籍を見ると、「台湾」、「香港」、「韓国」、「中国」国籍において「バス」利用が高くなっている。
- ・また、中部国際空港 IN については、「車」利用も多く、「韓国」、「中国」、「フィリピン」、「タイ」、「シンガポール」、「インドネシア」、「インド」などで「車」利用が高くなっている。

図表 6-23 中部国際空港 IN の国籍別一番目国内交通手段【観光】



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

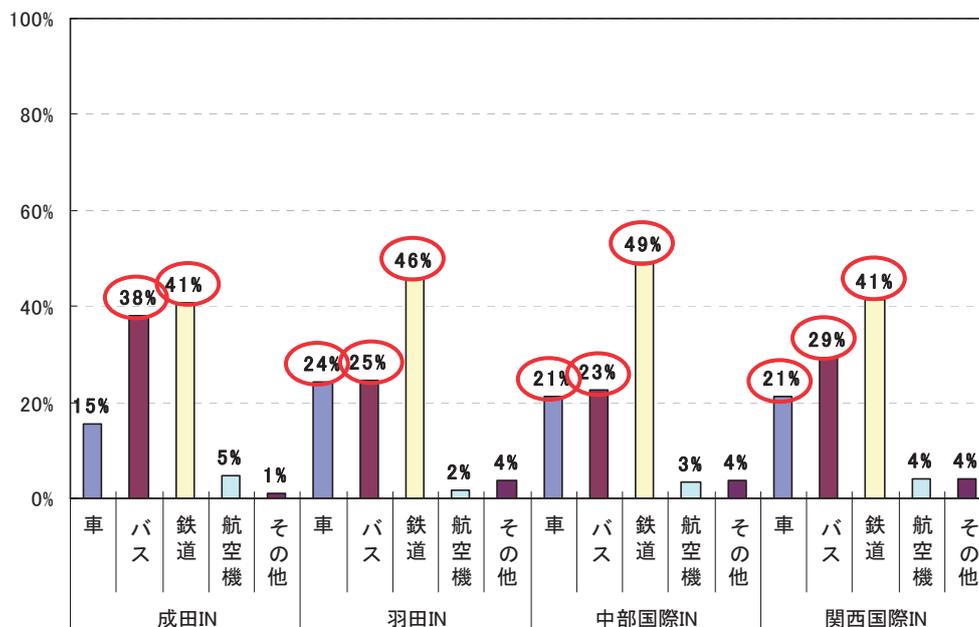
図表 6-24 利用空港別一番目国内交通手段【観光】



出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

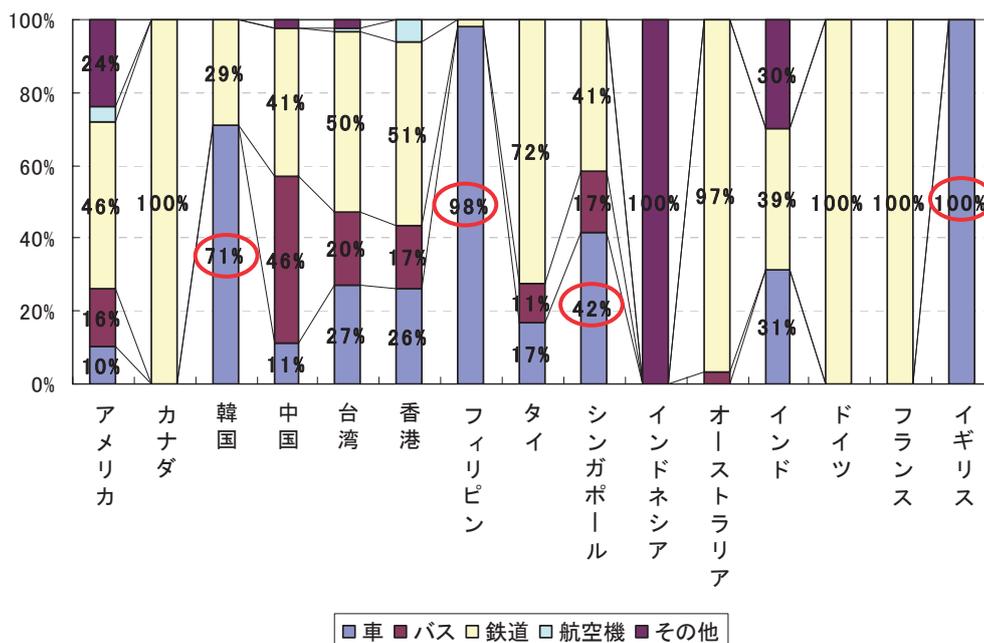
- ・一方、ビジネス目的の中部国際空港 IN の一番目国内交通手段については、「鉄道」を利用する旅行者が最も多い。
- ・また、「車」を利用する旅行者も多く、「韓国」、「フィリピン」、「シンガポール」、「イギリス」などで「車」利用が高くなっている。

図表 6-25 利用空港別一番目国内交通手段【ビジネス】



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

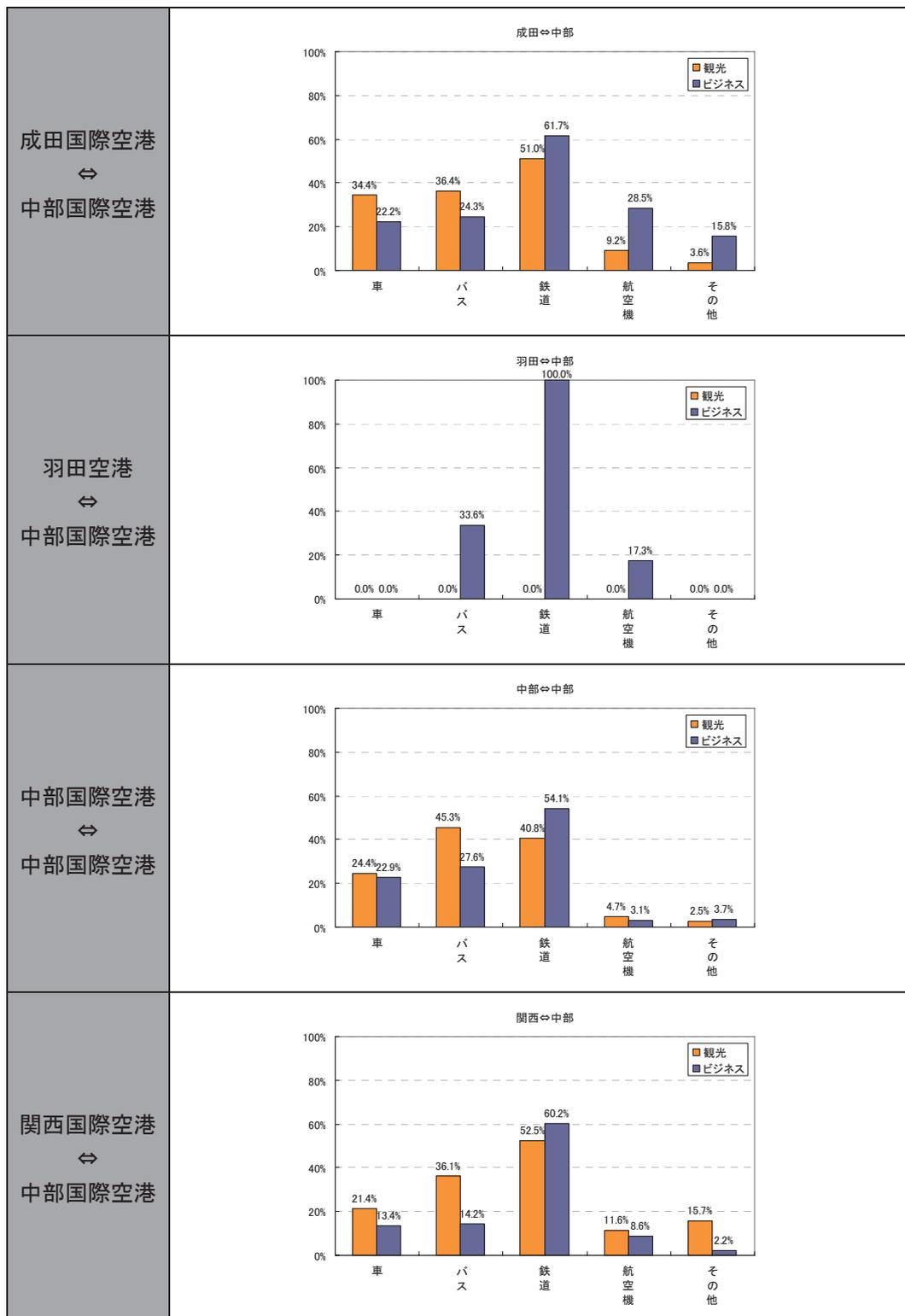
図表 6-26 中部国際空港 IN の国籍別一番目国内交通手段【ビジネス】



出典:国土交通省航空局「平成 20 年度国際航空旅客動態調査」より作成

- ・「中部国際空港⇄各空港」の国内主要交通手段を見ると、「鉄道」や「バス」利用の割合が高くなっている。
- ・「中部国際空港⇄中部国際空港」の場合は、「バス」利用が他空港と比較して高くなっている。また、「車」の利用割合は約2割程度となっている。

図表 6-27 利用空港別国内主要交通手段（中部国際空港⇄各空港）



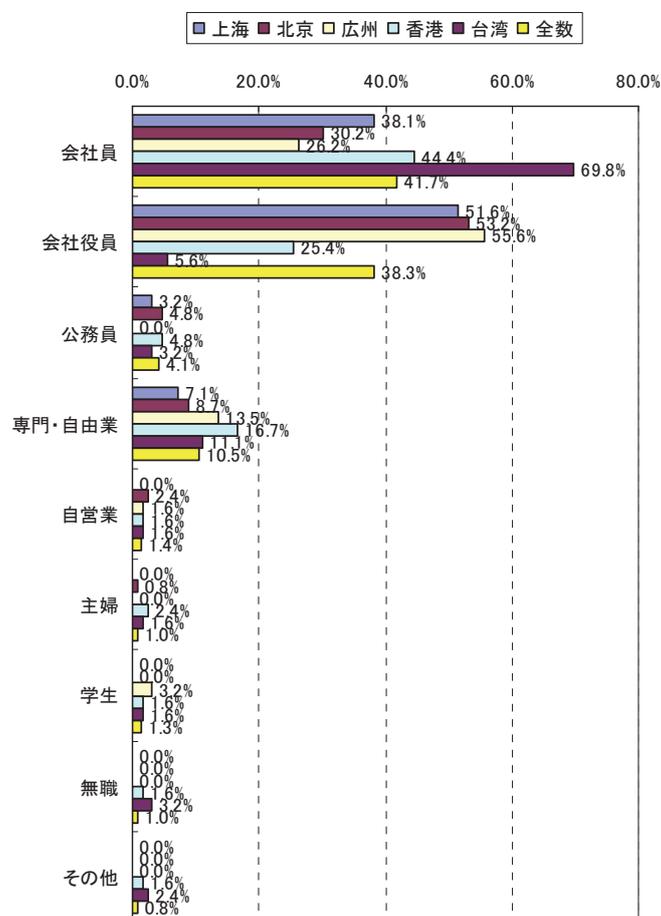
出典:国土交通省航空局「平成20年度国際航空旅客動態調査」より作成

8. 訪日旅行経験者に対するアンケート結果

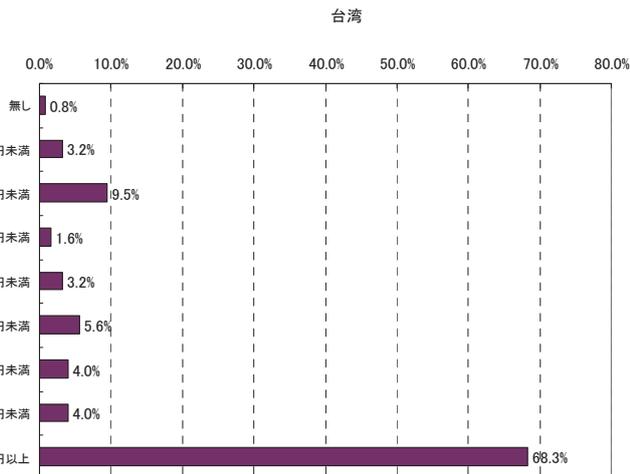
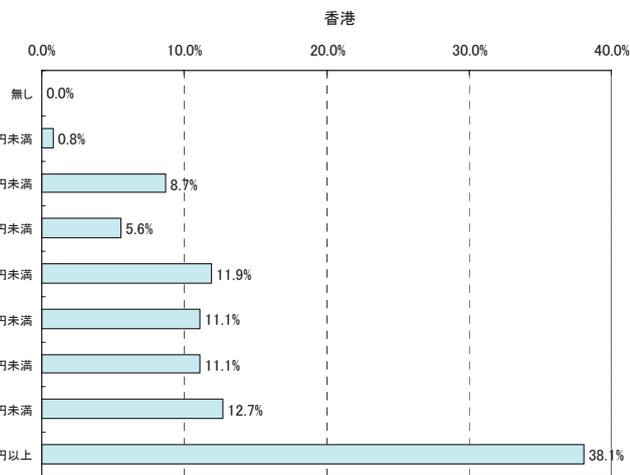
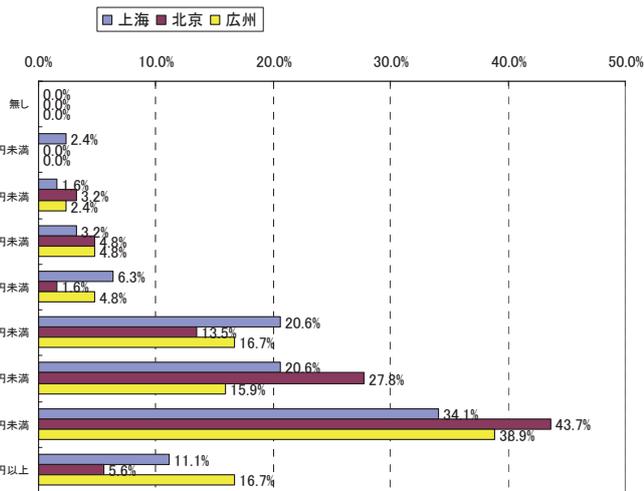
(1) 調査概要

- ・中国（北京、上海、広州）、香港、台湾のインターネットアンケートモニターに対して実施。
（マクロミル社の現地居住モニターを対象とした）
- ・26歳～45歳の有職者男女、かつ2005年2月17日（中部国際空港開港日）以降に3日間以上日本に滞在したことがある人を対象。
- ・有効回答数630人。（各地域126人ずつ:各属性で均等に回収）
- ・調査期間:2012年10月10日～18日

図表 6-28 回答者属性



図表 6-29 回答者の世帯年収



※為替レート:中国元 12.87 円、香港ドル 10.37 円、台湾ドル 2.75 円として換算。

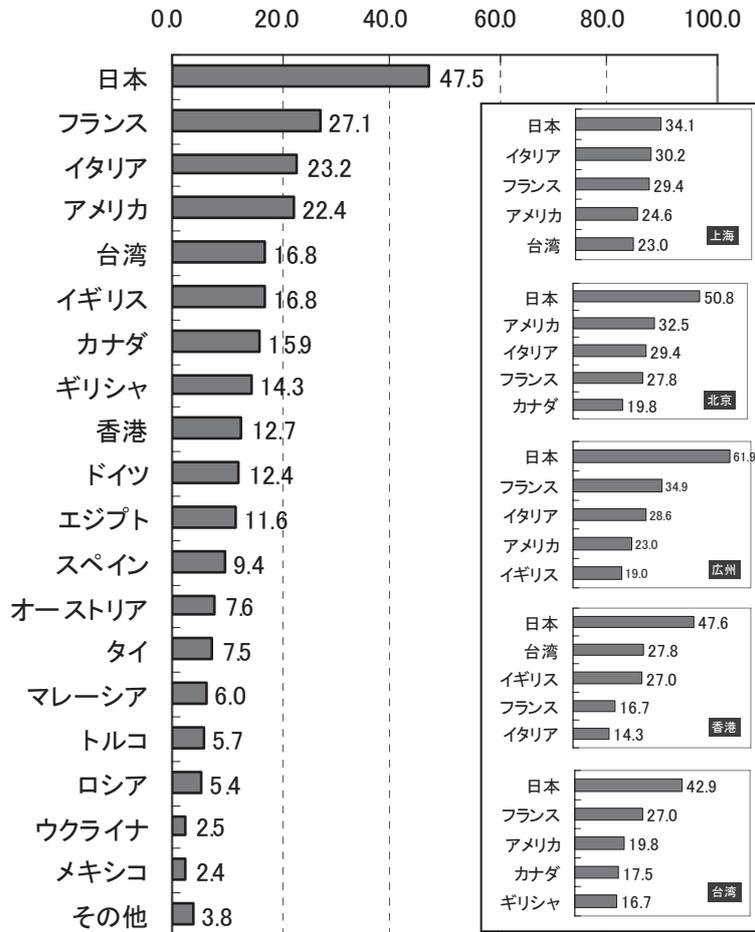
1人当たり GDP の世界ランキングと額 2010 年

日本 17 位 42,783 ドル (3,422,640 円)、香港 25 位 31,514 ドル (2,521,120 円)、台湾 38 位 18,558 ドル (1,484,640 円)、中国 93 位 4,382 ドル (350,560 円)

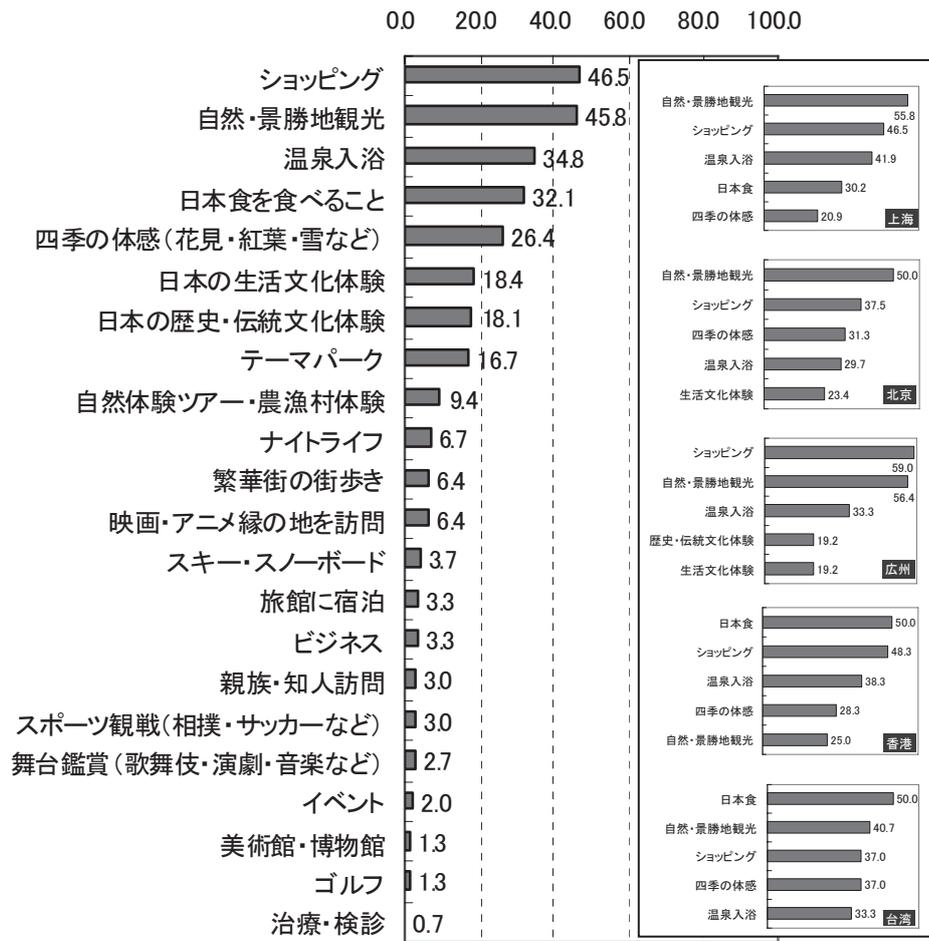
(2) 行きたい国および日本で期待するもの

- ・今、最も行きたい国は日本で 47.5%を示し、次いでフランス、イタリア、アメリカが続く。
- ・日本への旅行で期待するものは、ショッピング、自然・景勝地観光、温泉入浴、日本食を食べること、四季の体感などが上位に位置づけられている。

図表 6-30 今、最も行きたいところ



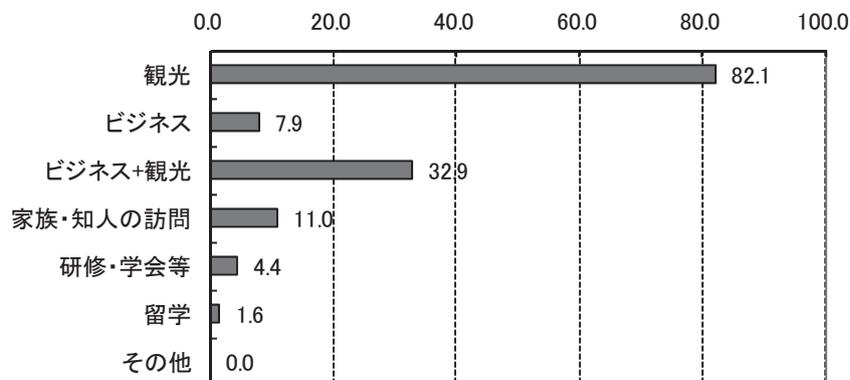
図表 6-31 日本で期待すること



(3) 日本への旅行目的

・今回のアンケート回答者の日本への旅行目的は、「観光」が最も高く、92.1%を示している。

図表 6-32 日本への旅行目的



以下、旅行目的別に、訪日回数、平均滞在日数、利用空港 (IN/OUT)、空港選定理由、主目的地、立ち寄り先、旅行形態について聴取し、日本への来訪動向や国内での移動や行動について調査した。

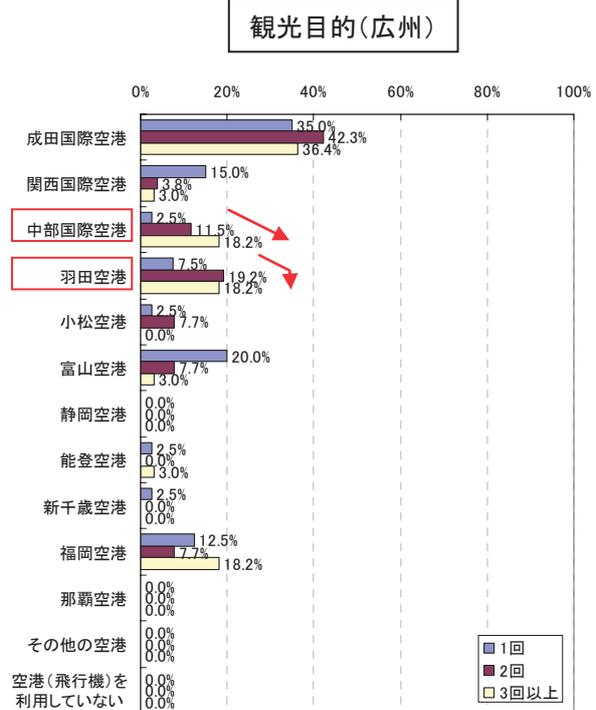
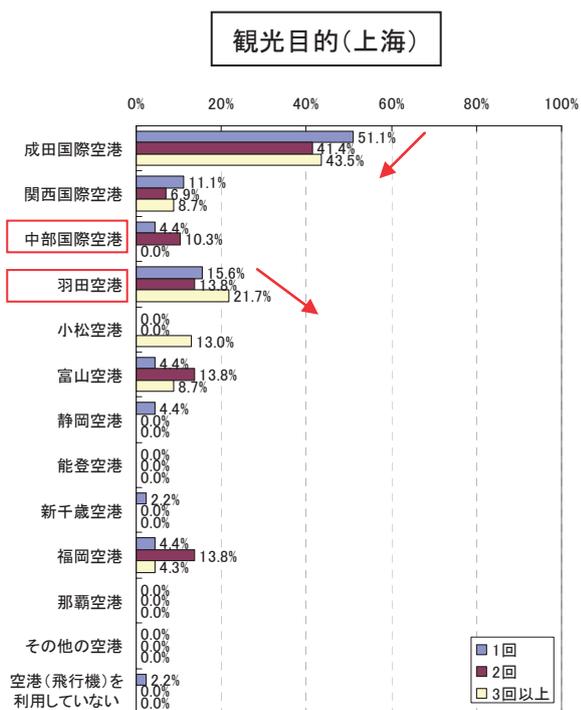
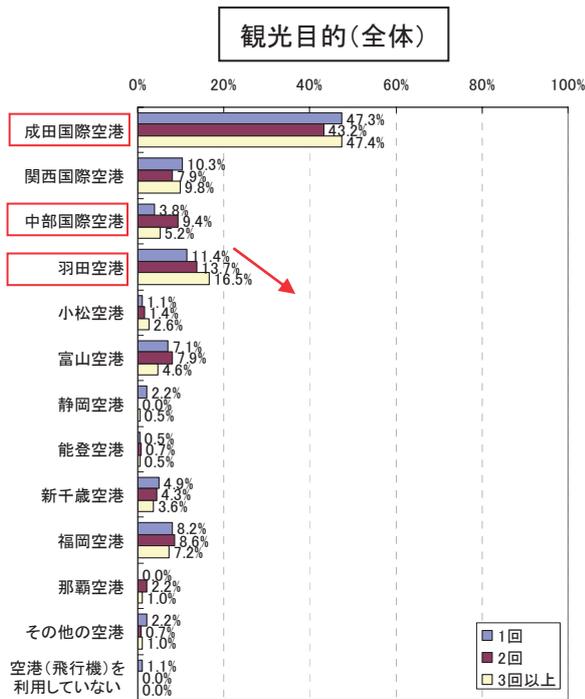
図表 6-33 旅行目的別

	① 訪日回数	② 平均滞在日数	③ 利用空港 (IN)	④ 利用空港 (OUT)	⑤ 空港選定理由	⑥ 主な移動手段	⑦ 主目的地	⑧ 立ち寄り先	⑨ 旅行形態
観光									
ビジネス									
ビジネス+観光									
家族・知人の訪問									
研修・学会など									
留学									

(4) 訪日回数別の利用空港の状況

- ・ 訪日の際に利用する空港については、圧倒的に成田国際空港が高い値を示している。
- ・ 訪日回数ごとの状況を見ると、観光目的（全体）では訪日回数が増えるごとに羽田空港の利用率が増加している。
- ・ 広州においては、訪日回数が増えるごとに、中部国際空港の利用が増加する傾向もみられる。

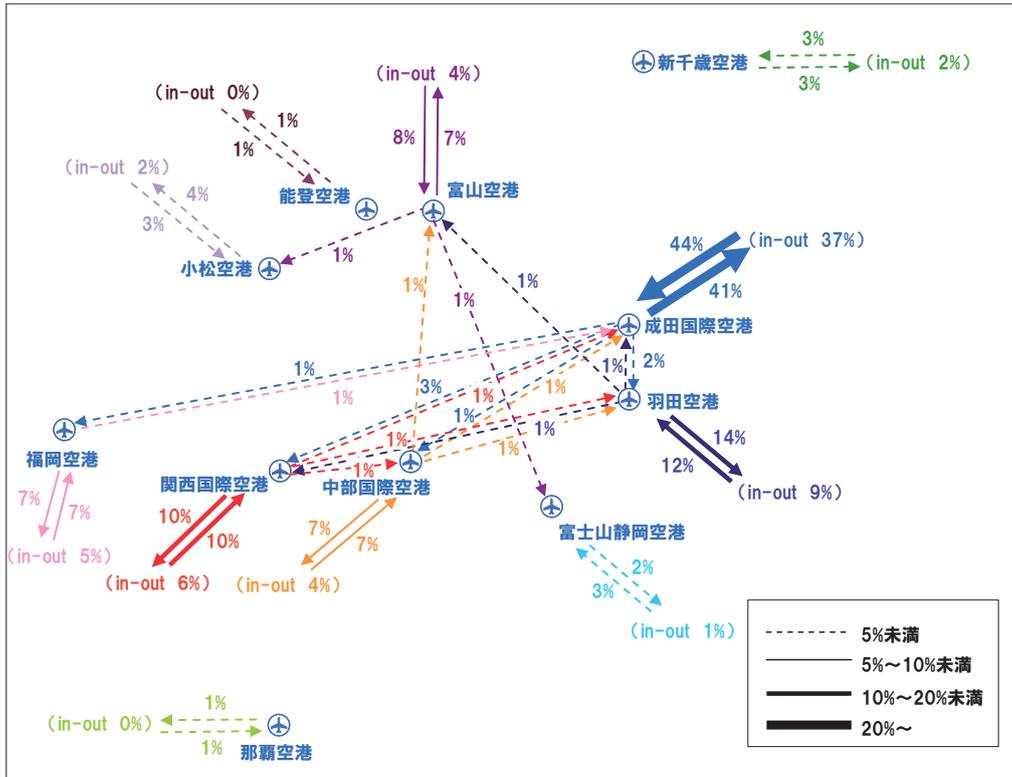
図表 6-34 訪日回数別利用空港



(5) 利用空港の状況

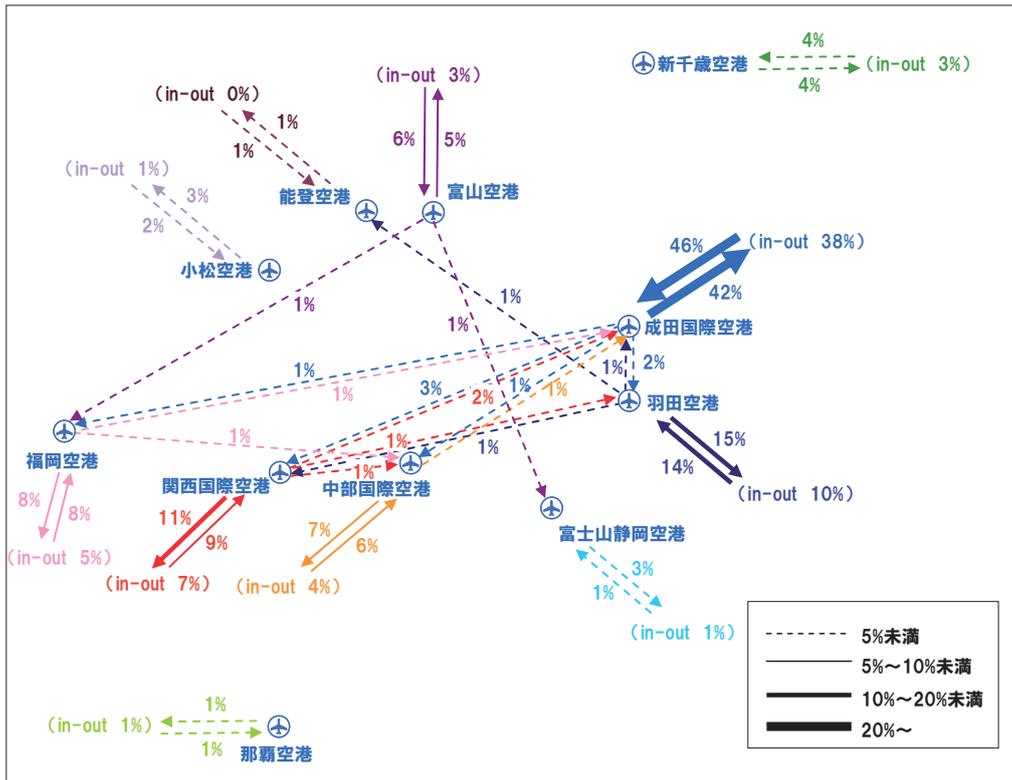
- ・観光利用は国内移動により、IN/OUT を別々の空港を利用する周遊型もみられるが、ビジネス利用は、目的地完結型の行程が組まれる傾向にある。

図表 6-35 利用空港の状況【全体】

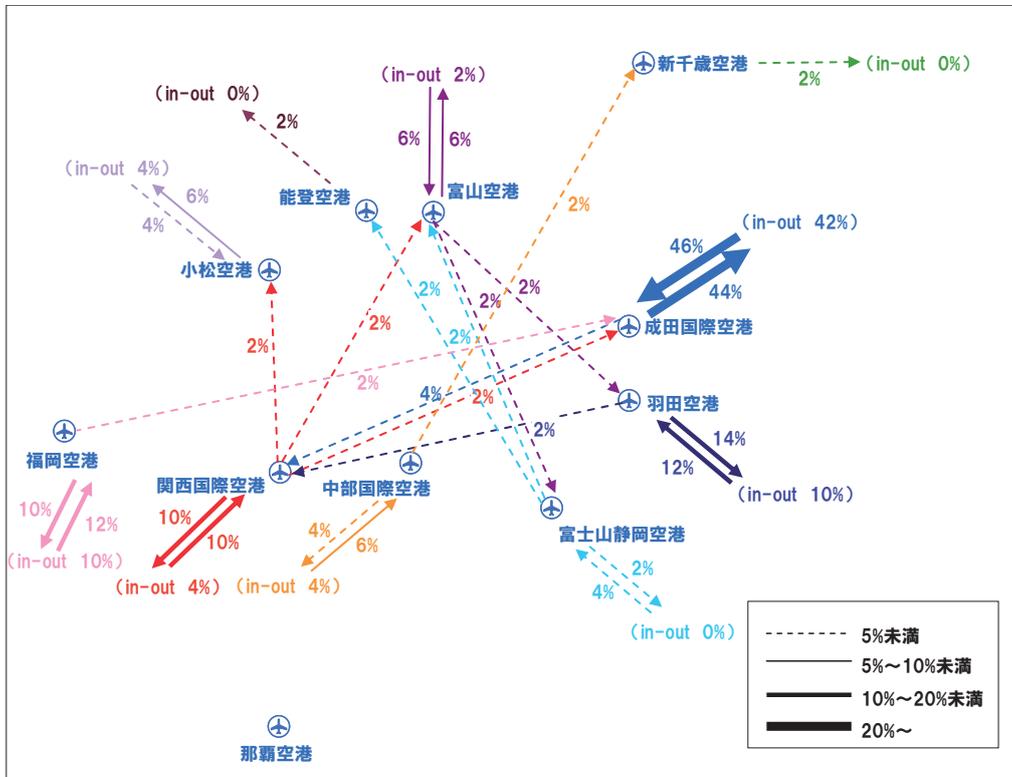


※地域別に、利用空港 (IN および OUT) の状況について整理したもの。
 ※入国時利用割合が 10%以上の空港および中部国際空港に限定して掲載している。
 ※図中 () で示したものは、IN と OUT で同じ空港を利用した人の割合を示している。

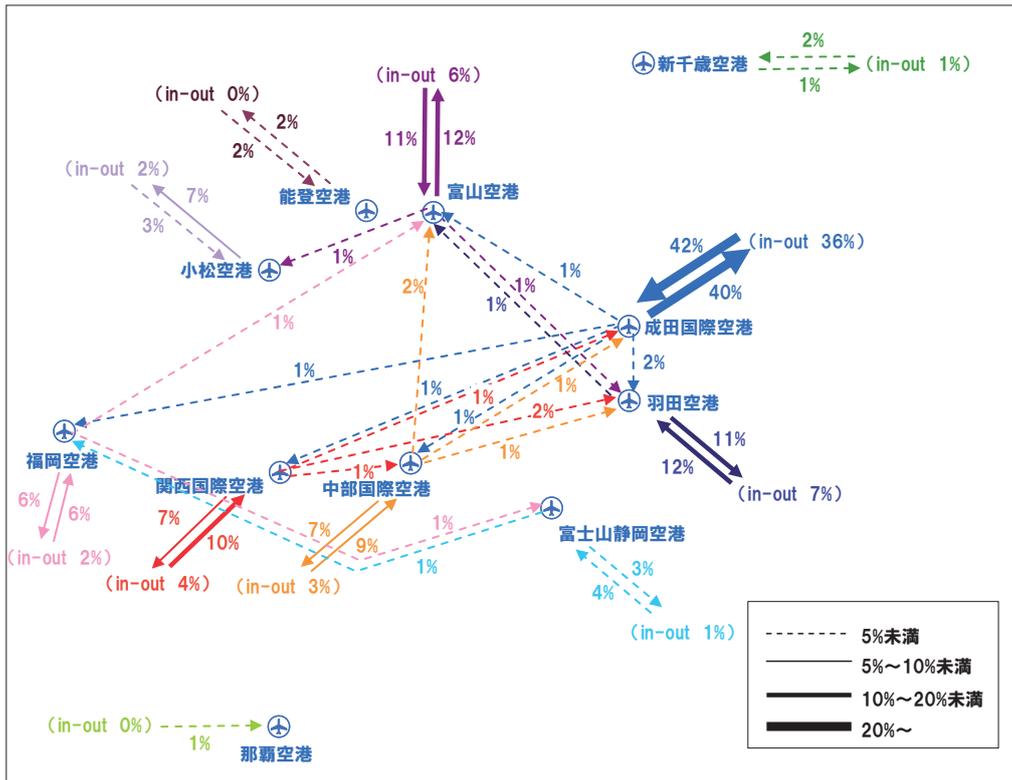
図表 6-36 利用空港の状況【観光】



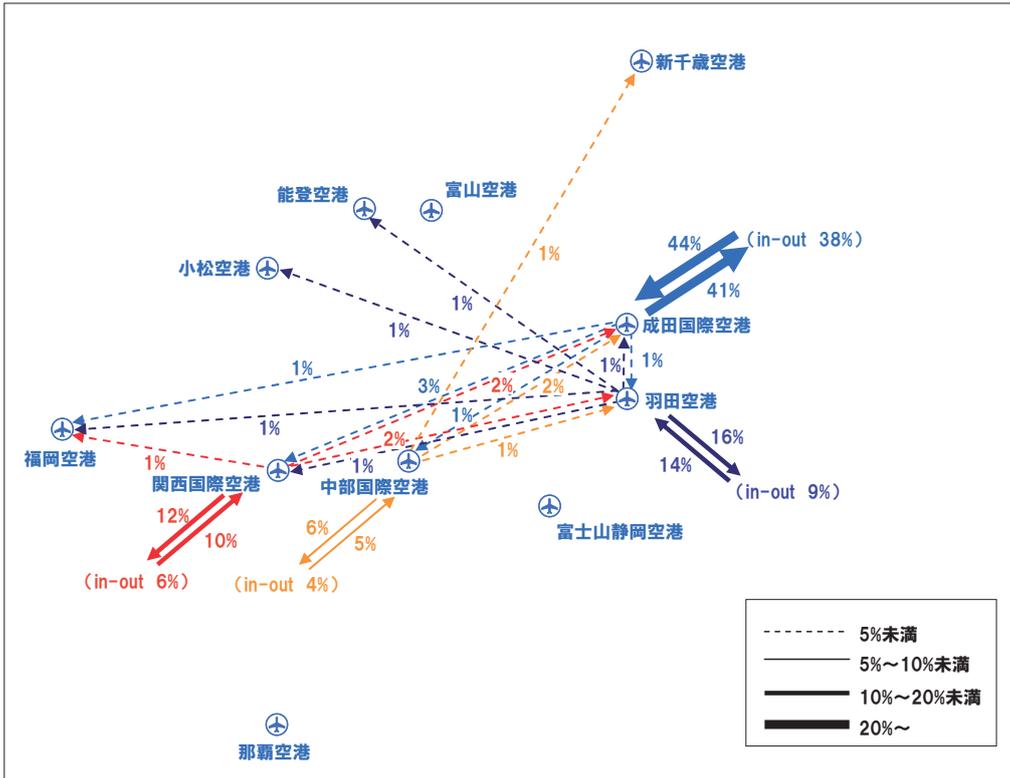
図表 6-37 利用空港の状況【ビジネス】



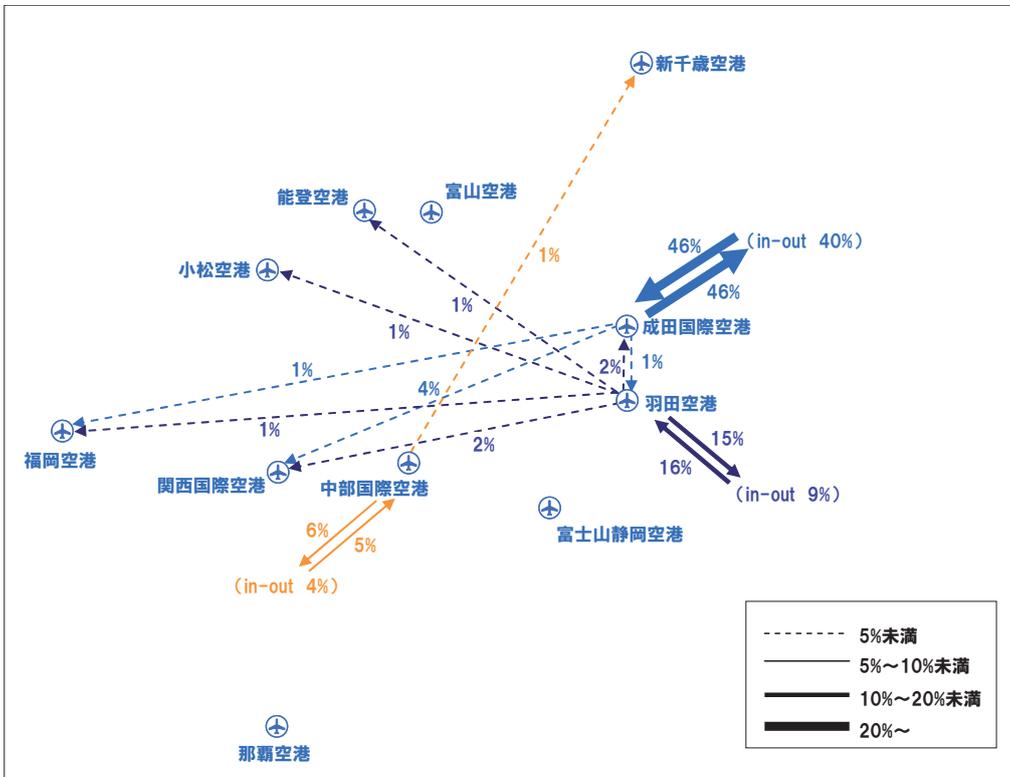
図表 6-38 利用空港の状況【ビジネス+観光】



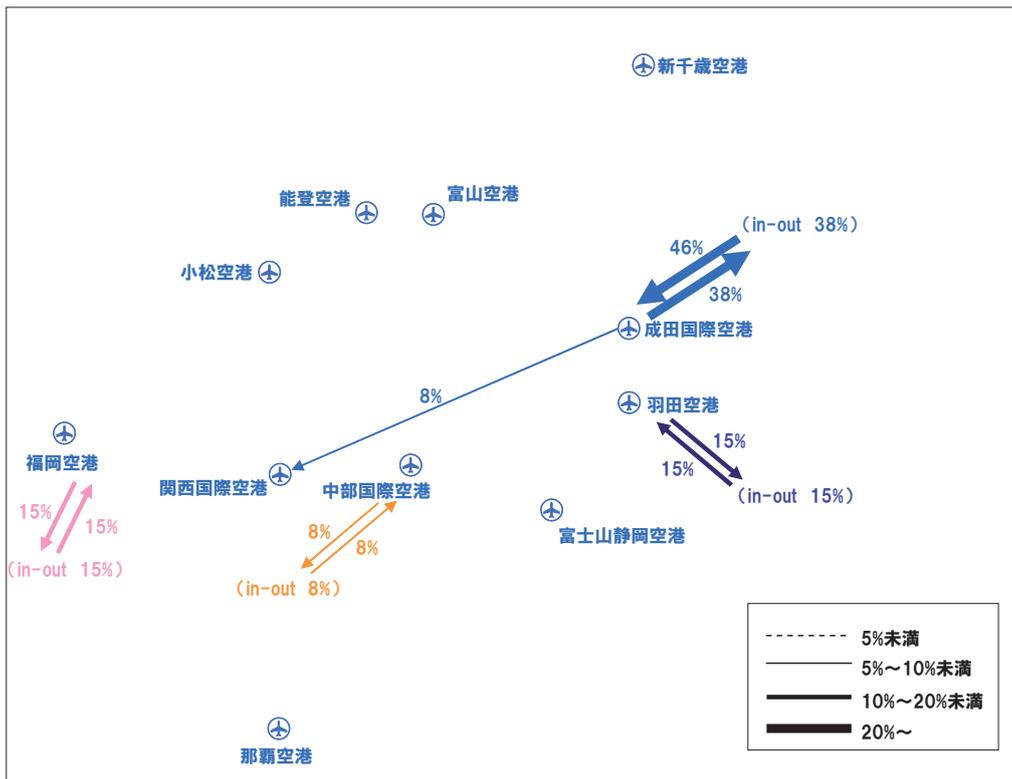
図表 6-39 利用空港および国内の移動状況【上海（全体）】



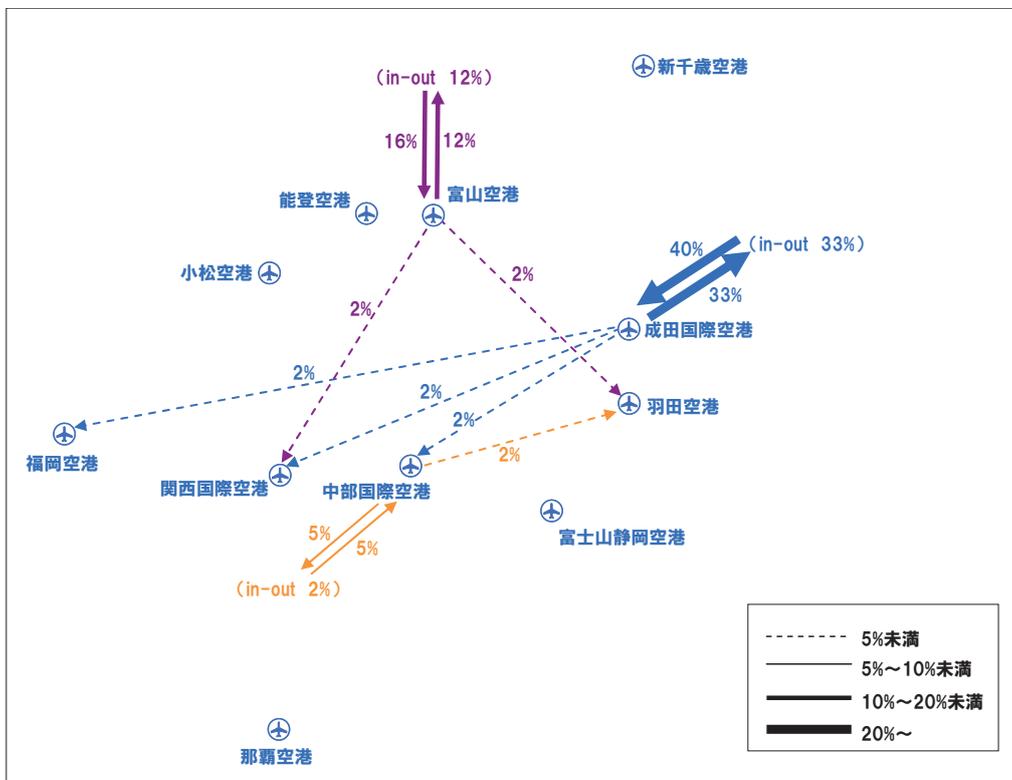
図表 6-40 利用空港および国内の移動状況【上海（観光）】



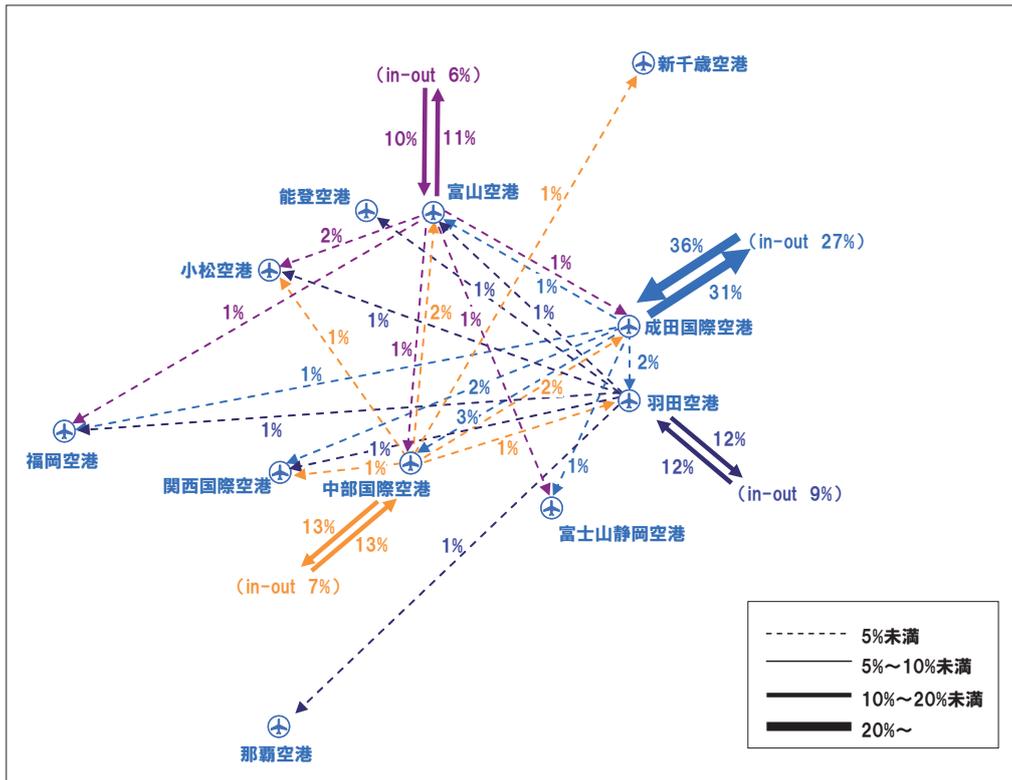
図表 6-41 利用空港および国内の移動状況【上海（ビジネス）】



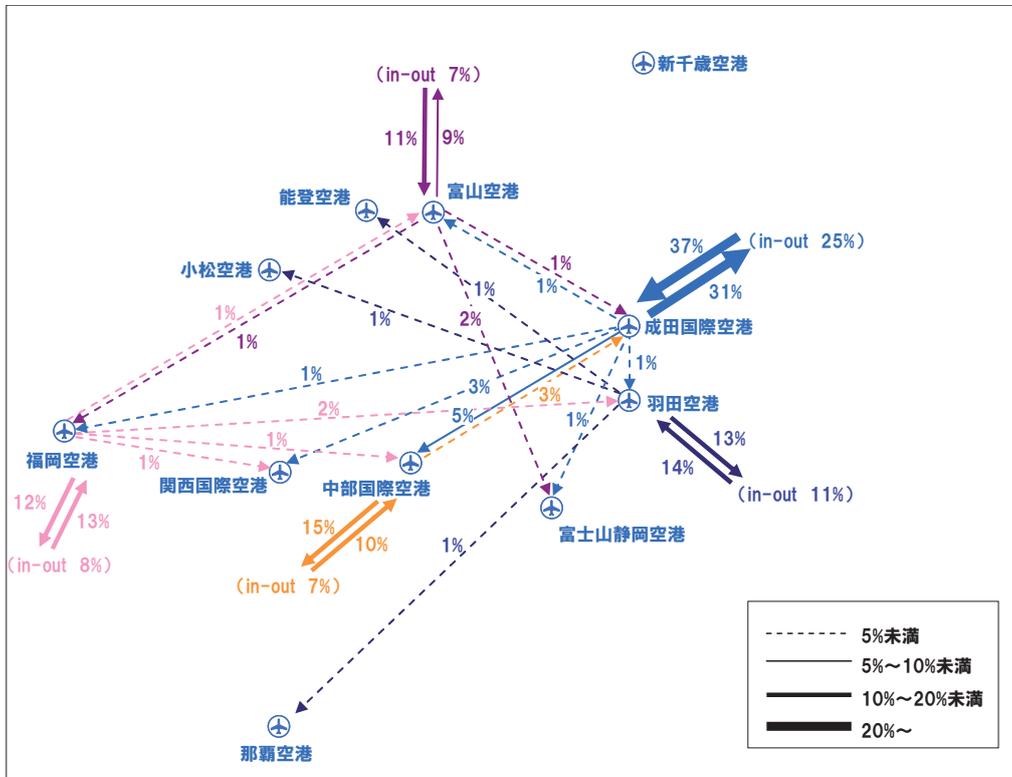
図表 6-42 利用空港および国内の移動状況【上海（ビジネス+観光）】



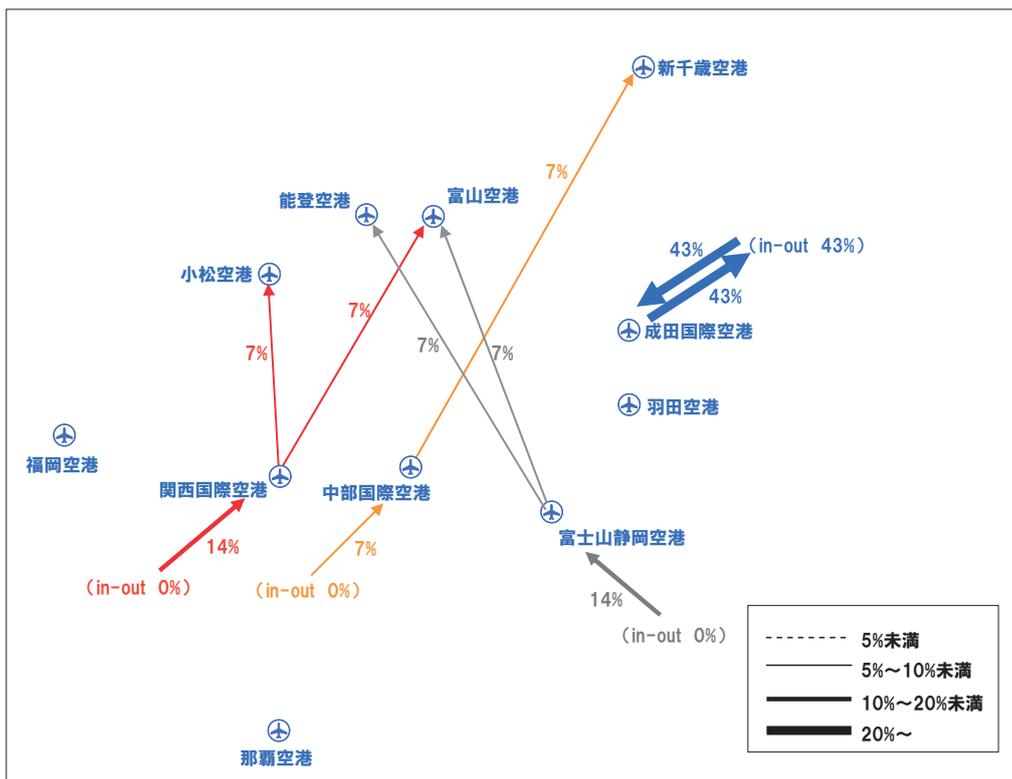
図表 6-43 利用空港および国内の移動状況【広州（全体）】



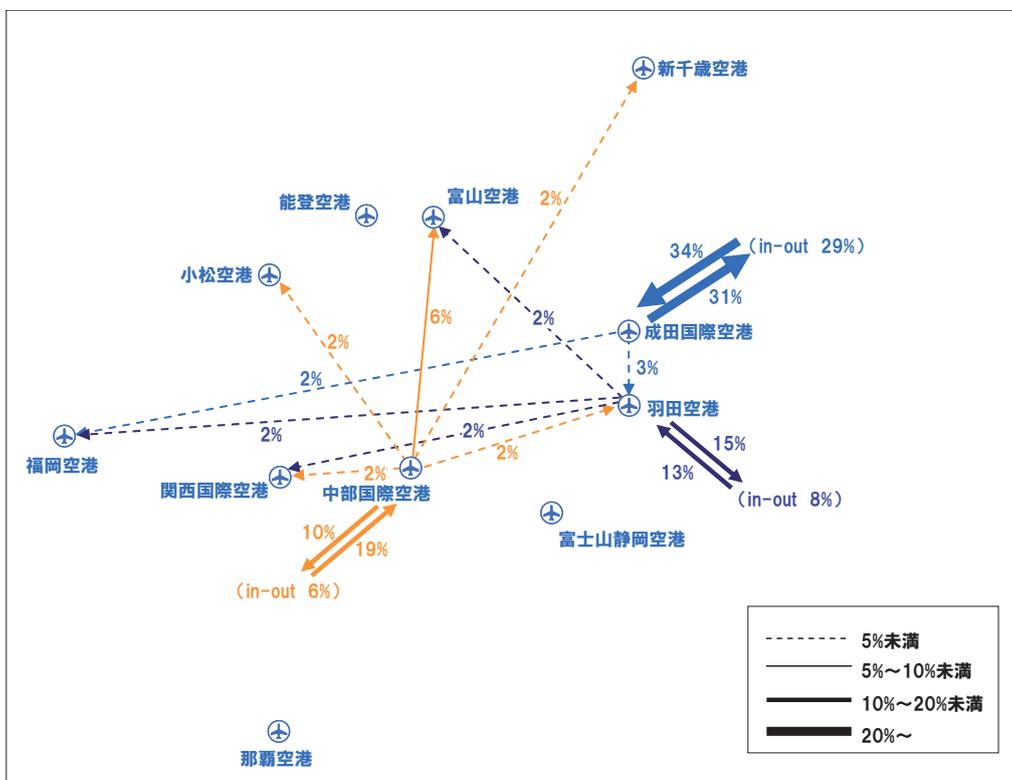
図表 6-44 利用空港および国内の移動状況【広州（観光）】



図表 6-45 利用空港および国内の移動状況【広州（ビジネス）】



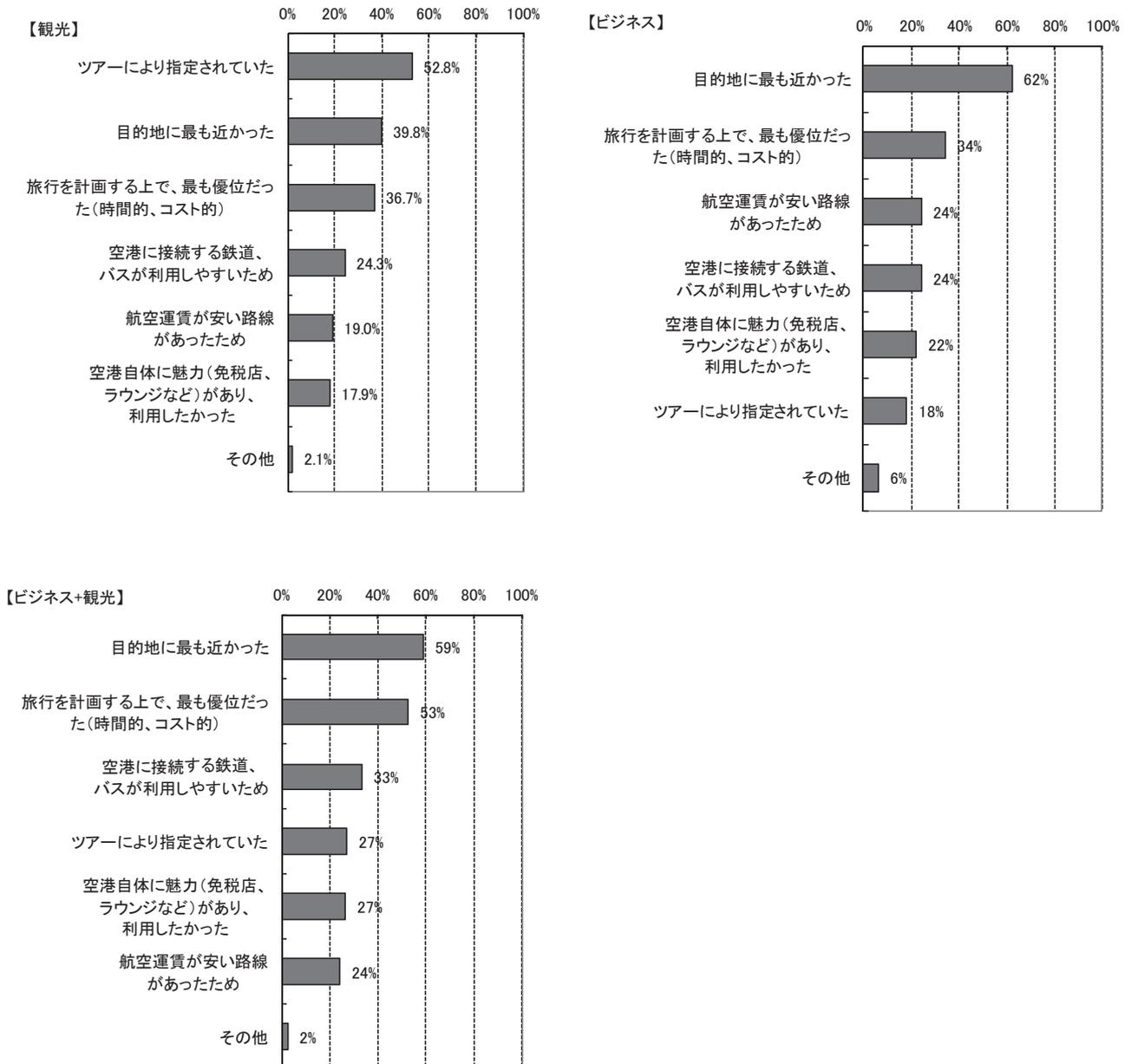
図表 6-46 利用空港および国内の移動状況【広州（ビジネス+観光）】



(6) 空港選定理由

- ・観光目的では「ツアーによって指定されていた」が 52.8%を示し、最も高い値を示している。「目的地的の近さ」も 39.8%を示している。
- ・ビジネス目的では、「目的地的の近さ」が 62.0%と圧倒的に高い値を示している。また、時間的・コスト的な面も選定理由として上位にあげられている。

図表 6-47 目的別空港選定理由

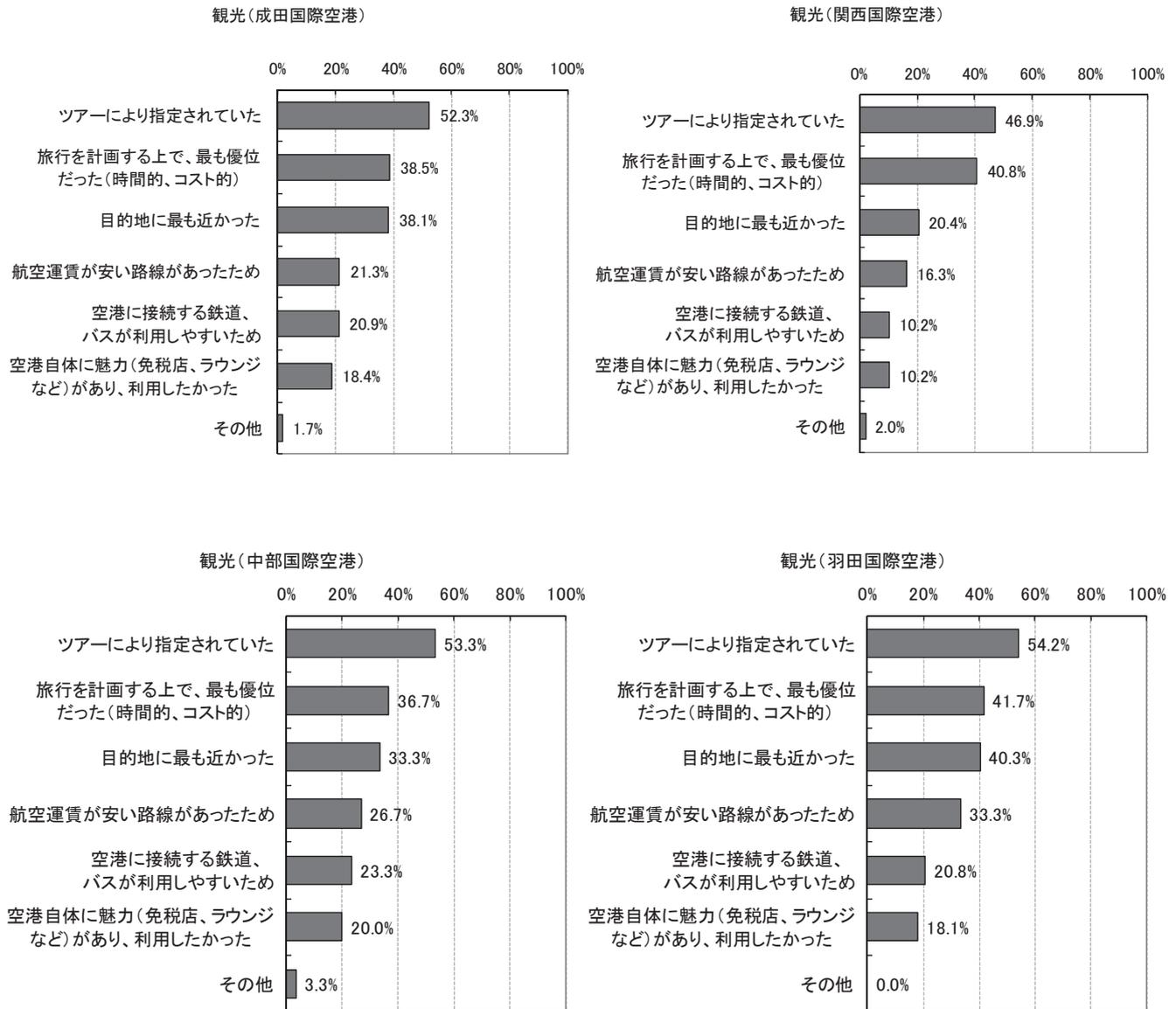


■ 利用空港 × 空港選定理由（観光）

（n=成田国際空港:239、関西国際空港:49、中部国際空港:30、羽田空港:72）

- ・また、空港別の空港選定理由を見ると、観光目的では「ツアーにより指定されていた」、「目的地に最も近かった」、「旅行を計画する上で最も優位だった（時間的、コスト的）」が上位を占めているが、ビジネス目的の場合は、「目的地に最も近かった」が4空港全てにおいて最も高い値を占めている。

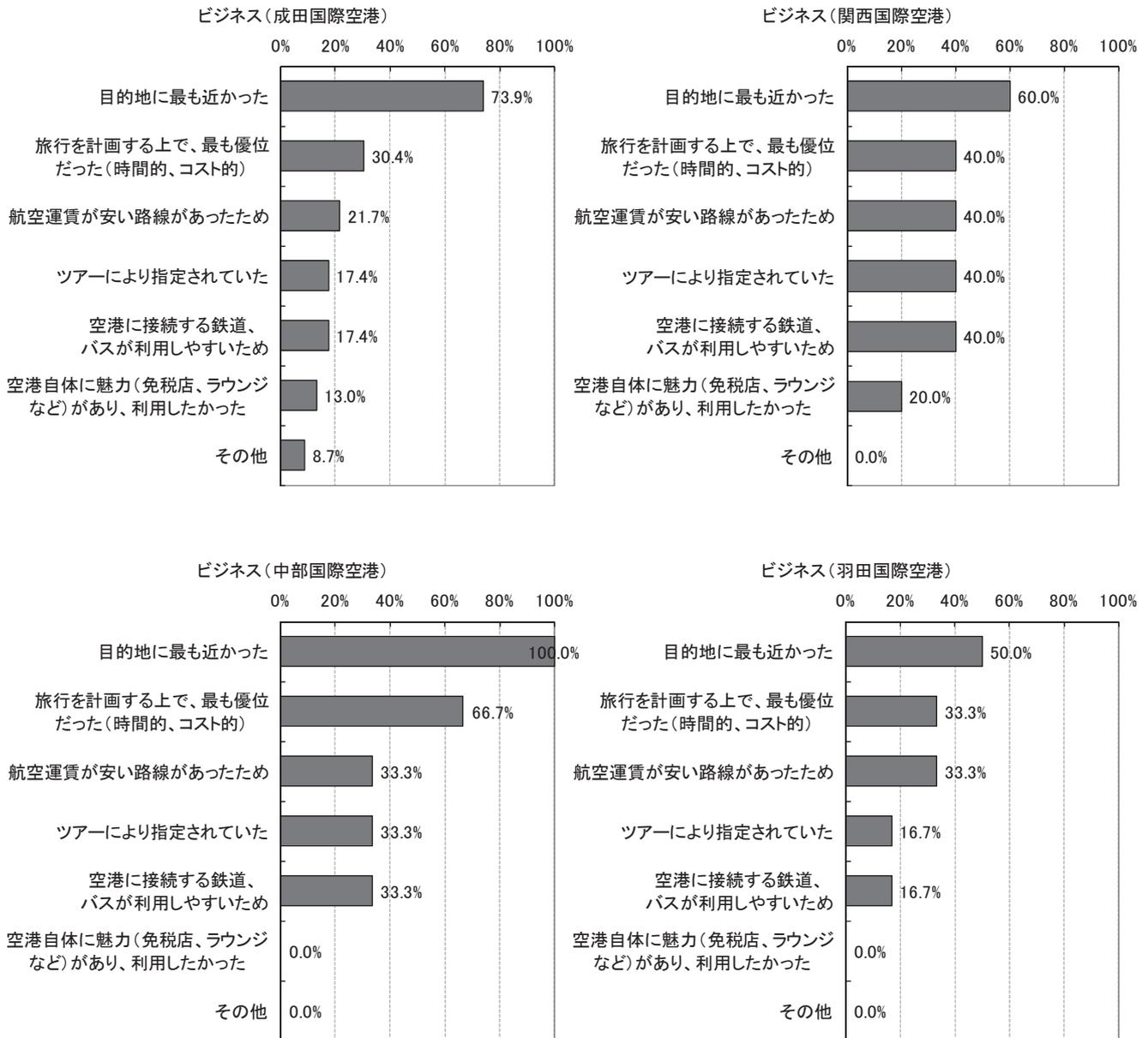
図表 6-48 利用空港別空港選定理由（観光）



■ 利用空港 × 空港選定理由（ビジネス）

（n=成田国際空港:23、関西国際空港:5、中部国際空港:3、羽田空港:6）

図表 6-49 利用空港別空港選定理由（ビジネス）

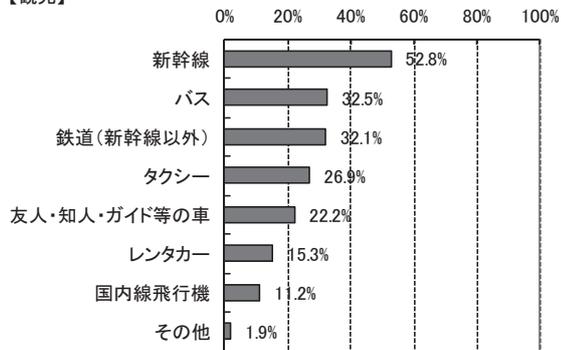


(7) 移動手段

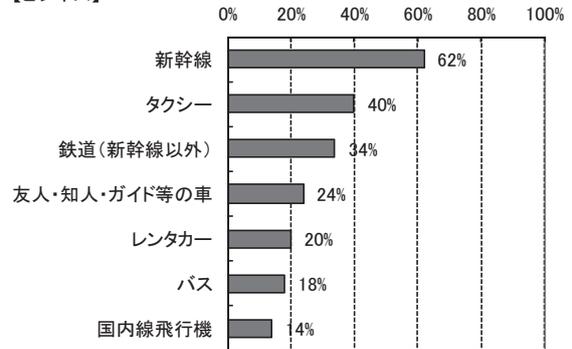
・「観光」を見ると、中国、香港は新幹線の割合が最も高く、台湾はバスの割合が高い。また、「ビジネス」「ビジネス+観光」では、タクシーの割合も高くなっている。

図表 6-50 移動手段

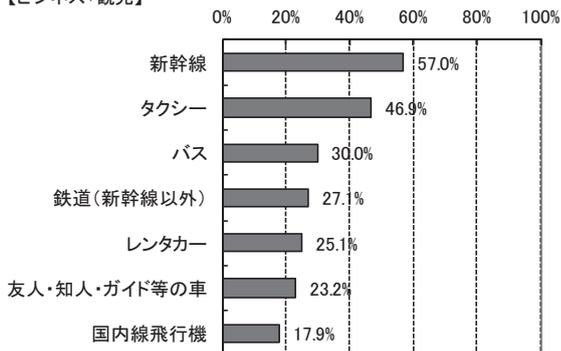
【観光】



【ビジネス】



【ビジネス+観光】

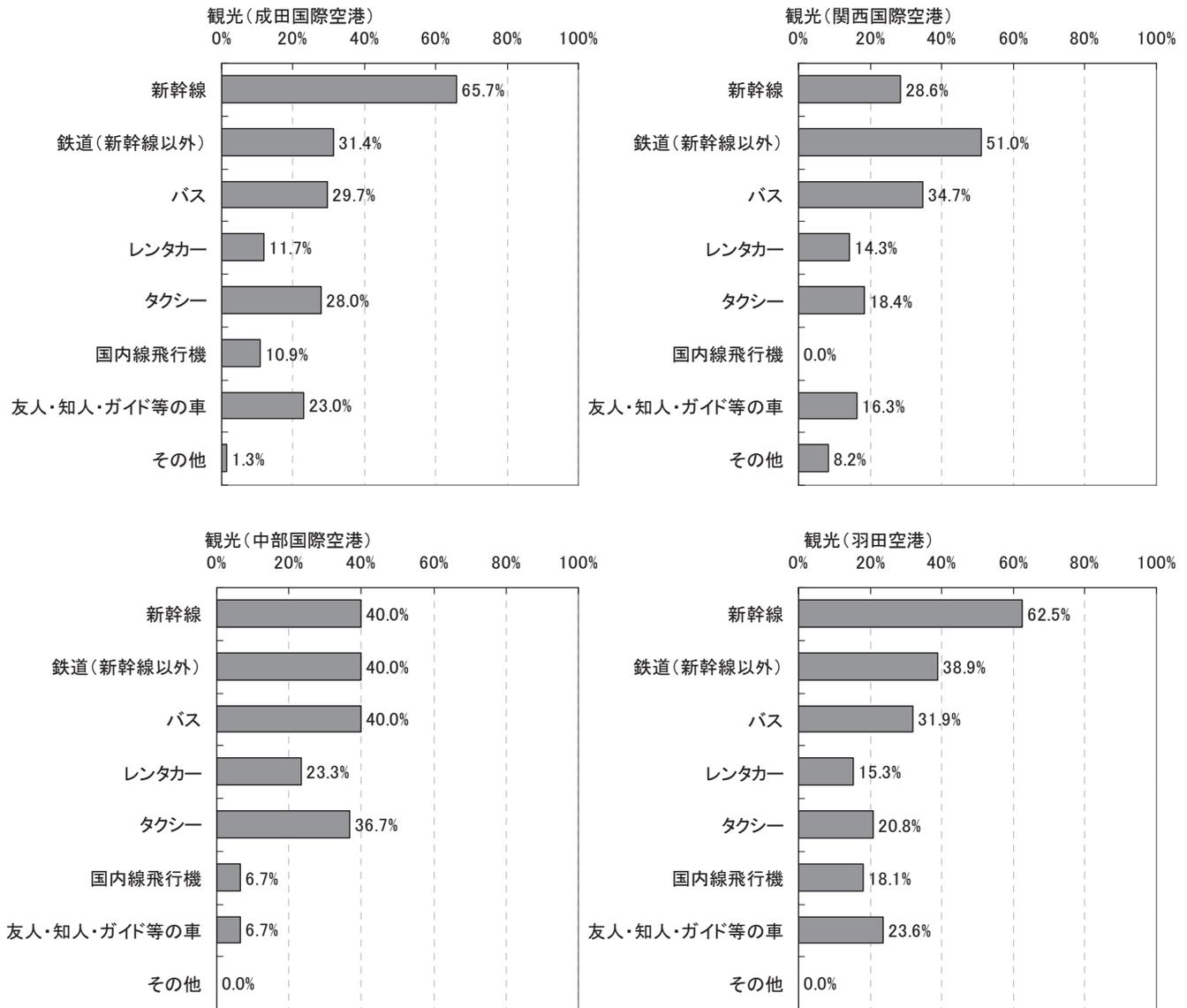


■ 利用空港 × 移動手段（観光）

（n=成田国際空港:239、関西国際空港:49、中部国際空港:30、羽田空港:72）

- ・ 利用空港別に見ると、観光目的では成田、羽田は新幹線が最も高く、関西は鉄道が最も高い値を示しているが、中部は新幹線、鉄道とバス、タクシーの割合が同等である。

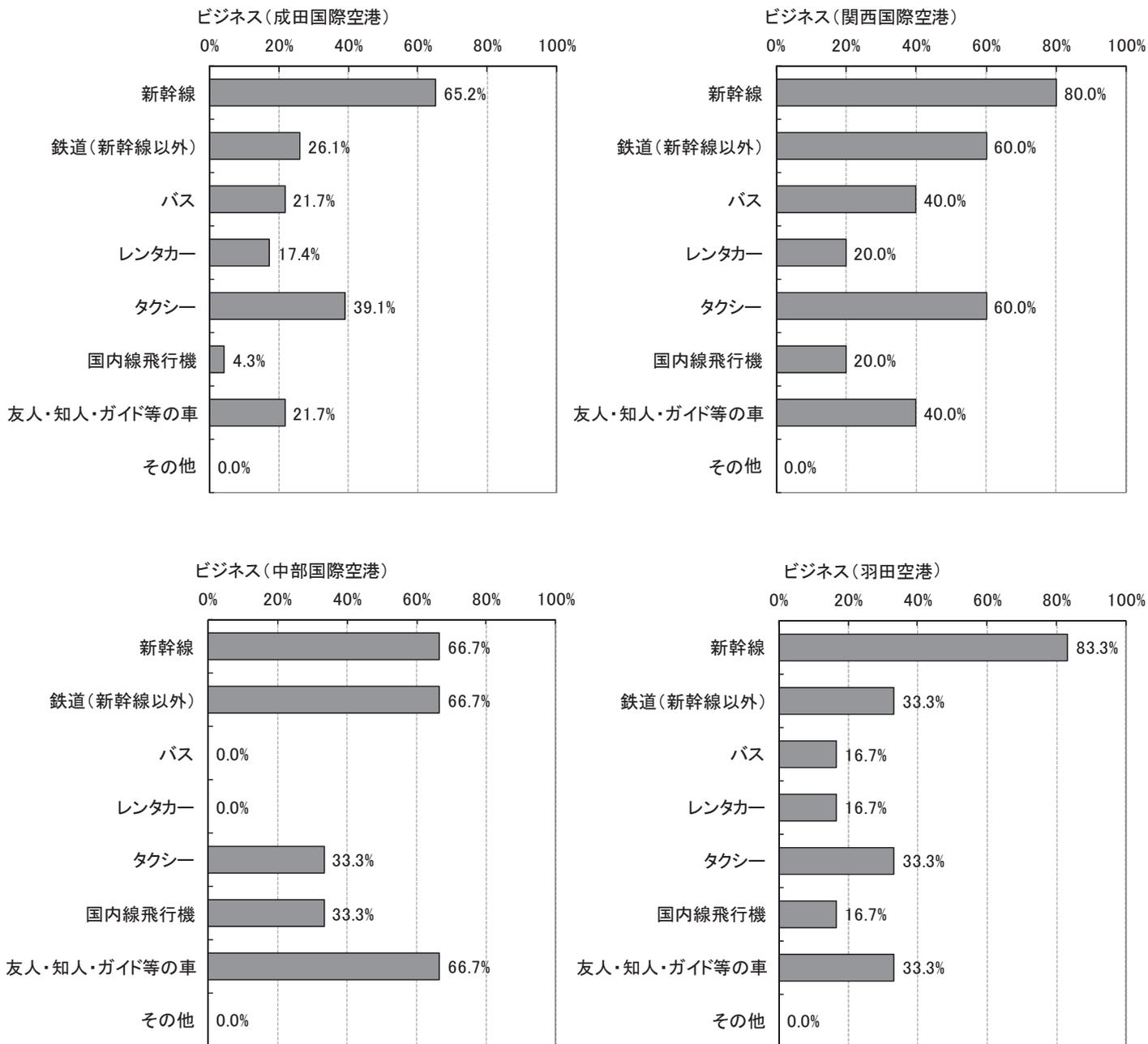
図表 6-51 利用空港別移動手段（観光）



■ 利用空港 × 移動手段（ビジネス）

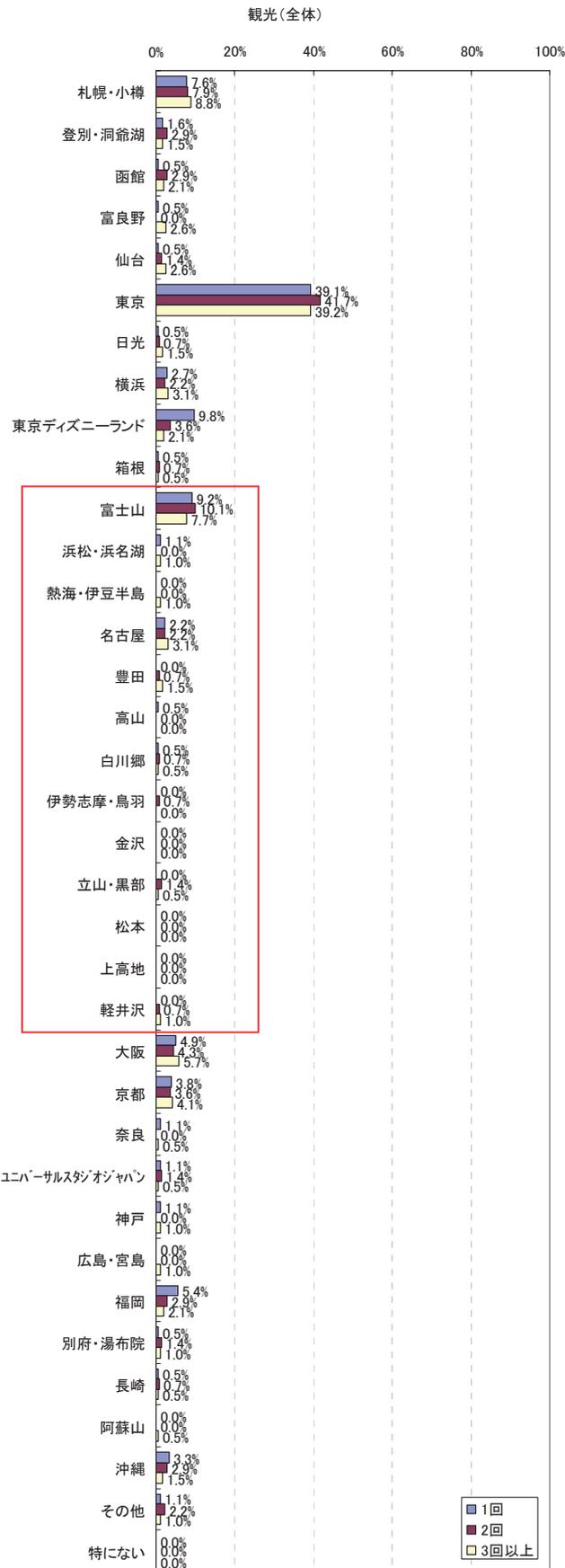
（n=成田国際空港:23、関西国際空港:5、中部国際空港:3、羽田空港:6）

図表 6-52 利用空港別移動手段（ビジネス）



(8) 訪日回数別 主目的地

図表 6-53 訪日回数別主目的地（観光）



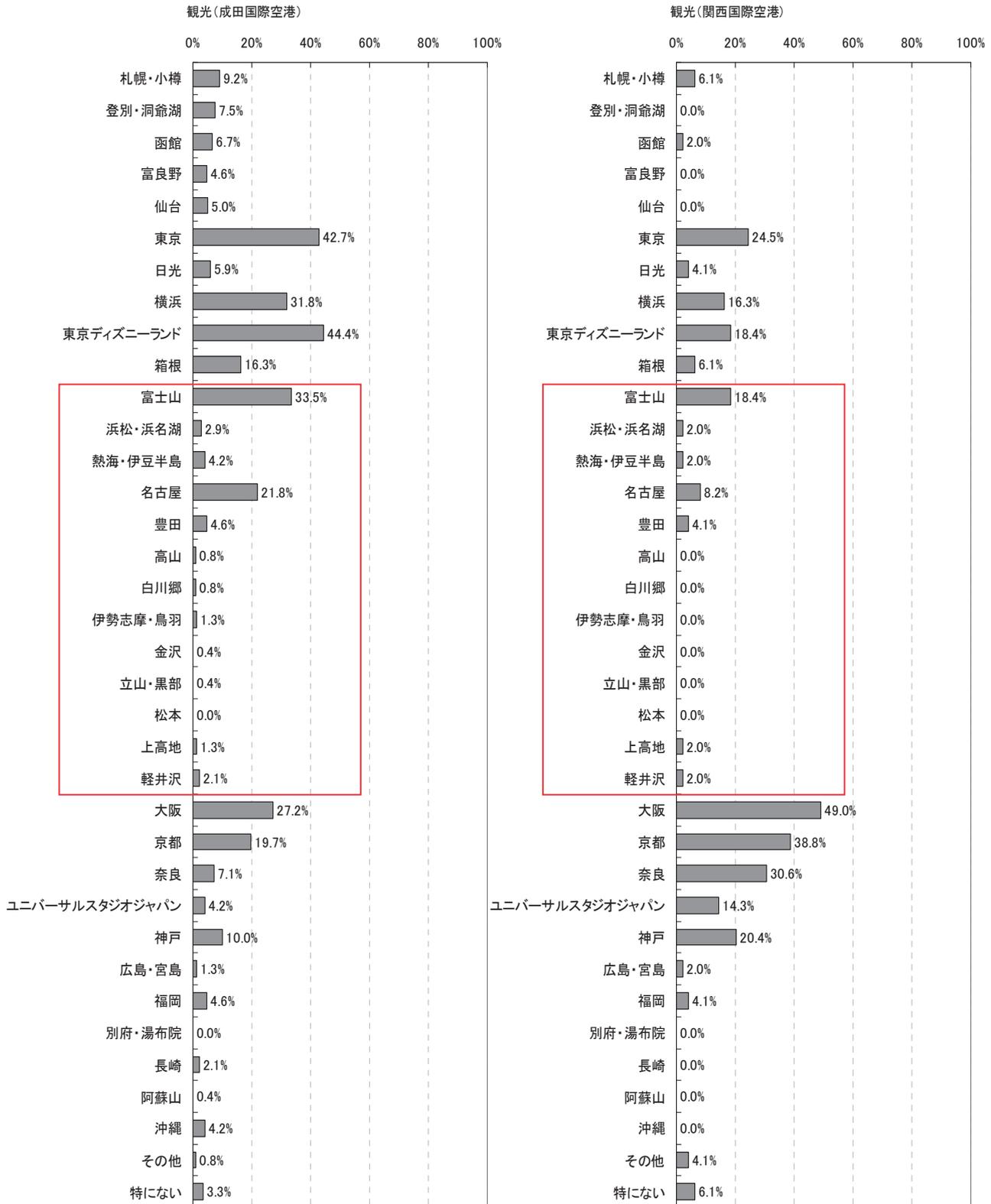
(9) 立ち寄り先

■ 利用空港×立ち寄り先（観光）

(n=成田国際空港:239、関西国際空港:49、中部国際空港:30、羽田空港:72)

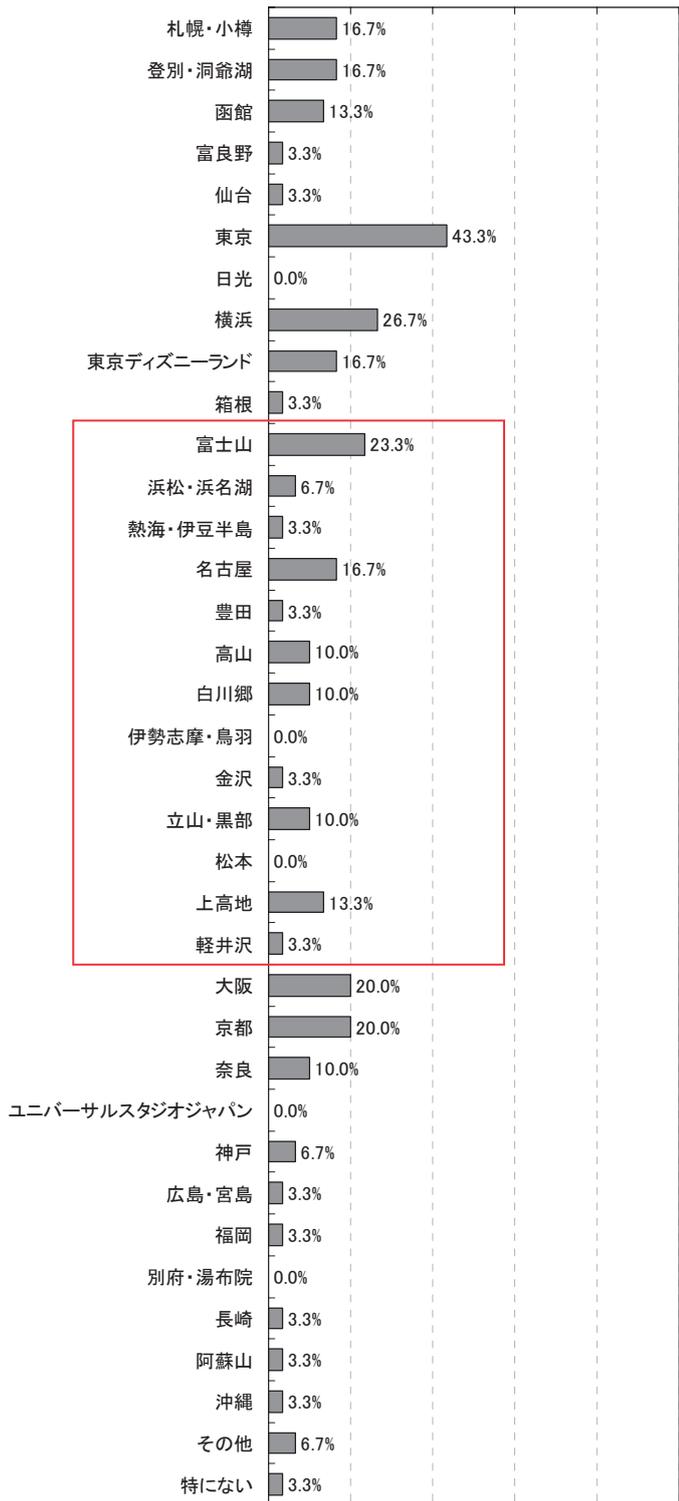
・成田、関西、中部、羽田の4空港について、観光目的の場合の立ち寄り先を見ると、成田、関西はいずれも首都圏と関西圏に集中しているが、中部国際空港は北陸を含めた中部圏および首都圏、関西圏への立ち寄りが確認出来る。

図表 6-54 利用空港別立ち寄り先（観光）



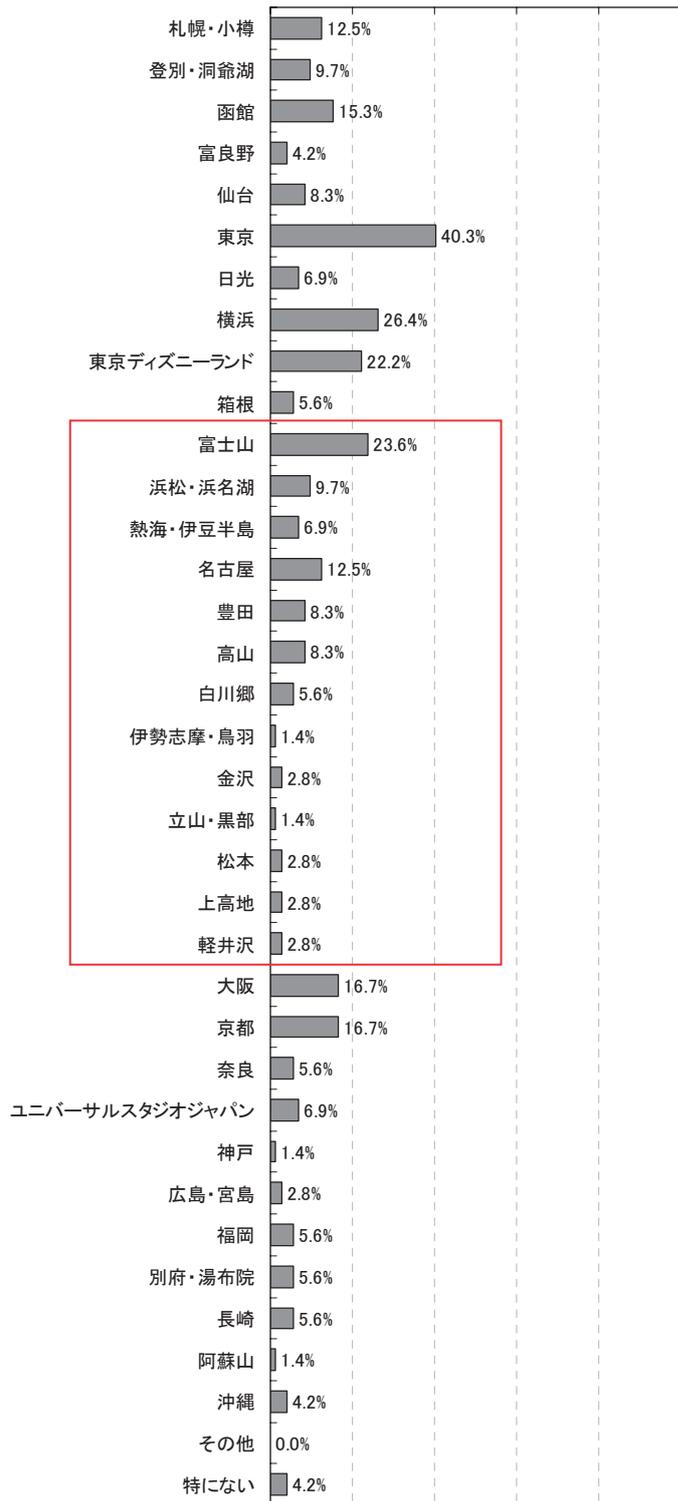
観光(中部国際空港)

0% 20% 40% 60% 80% 100%



観光(羽田空港)

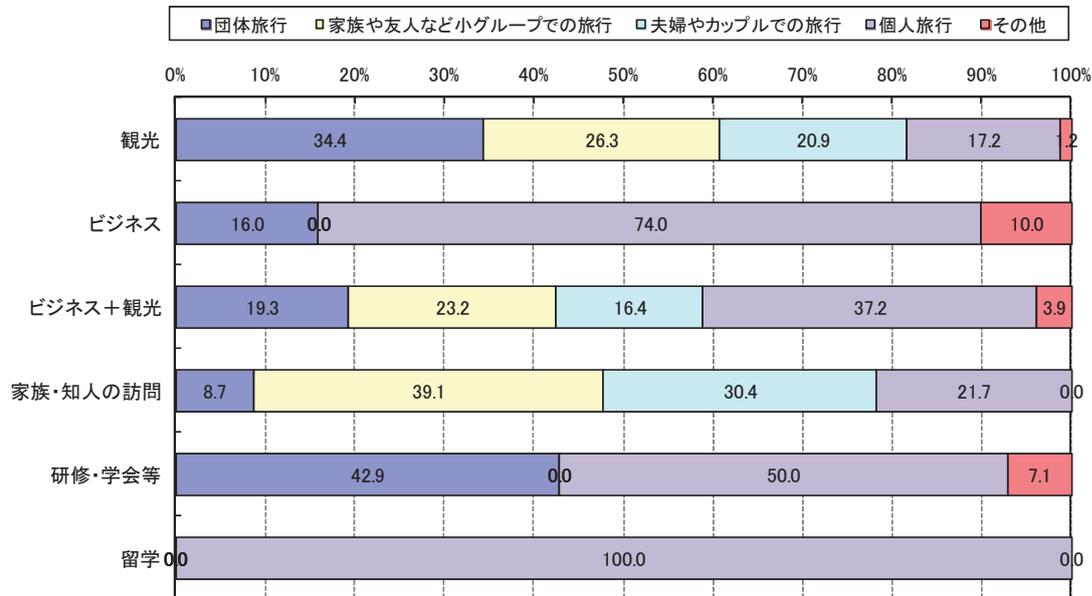
0% 20% 40% 60% 80% 100%



(10) 旅行形態

・一般的に訪日回数が多くなるほど、少人数または個人での旅行形態が増えている。一方で、広州では、ビジネスにおいて、訪日回数が多いほど団体旅行の割合が高いことが特徴的である。

図表 6-55 旅行形態

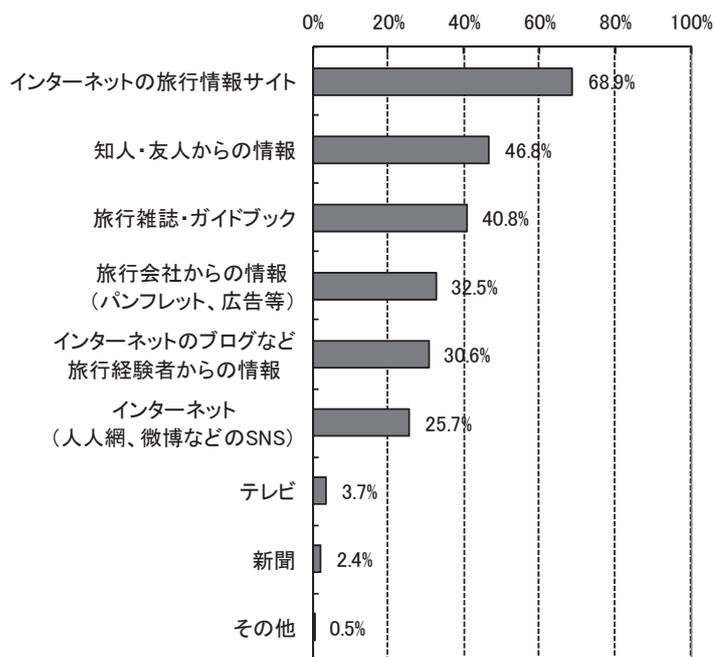


(11) 訪日前の日本の情報入手方法

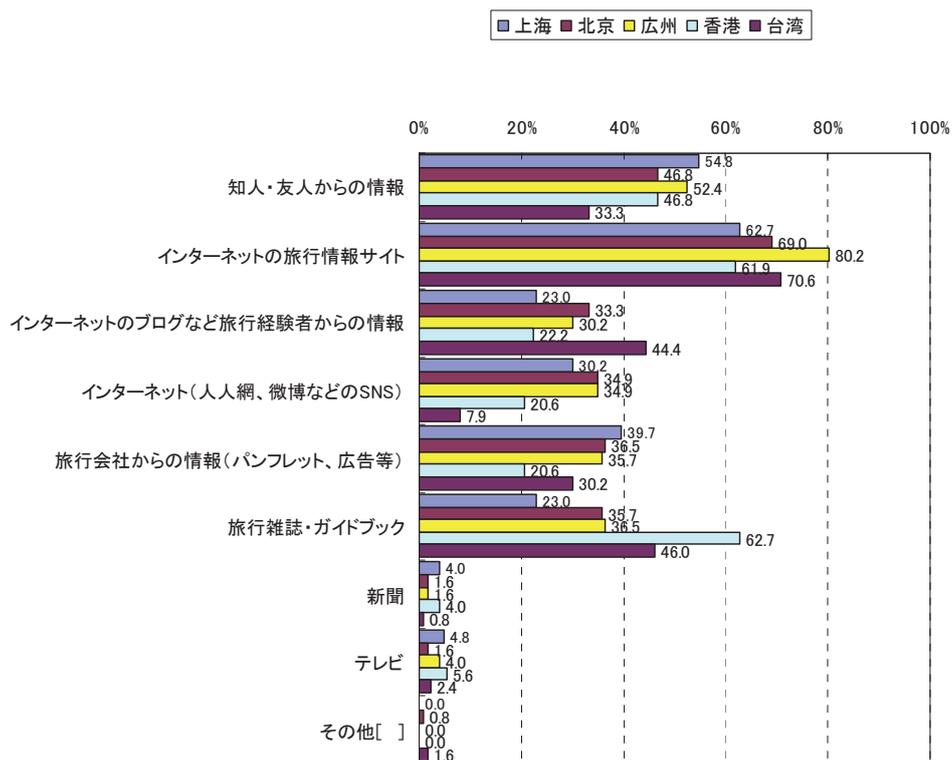
(主なもの3つまで) (n=630)

- ・ 全般的に「インターネット」が最も高く、地域別の特性を見ると、香港では「旅行雑誌・ガイドブック」の比率が高く、台湾は「ブログなど旅行経験者からの情報」の割合が比較的高い傾向にある。

図表 6-56 訪日前の日本の情報入手方法【全体】



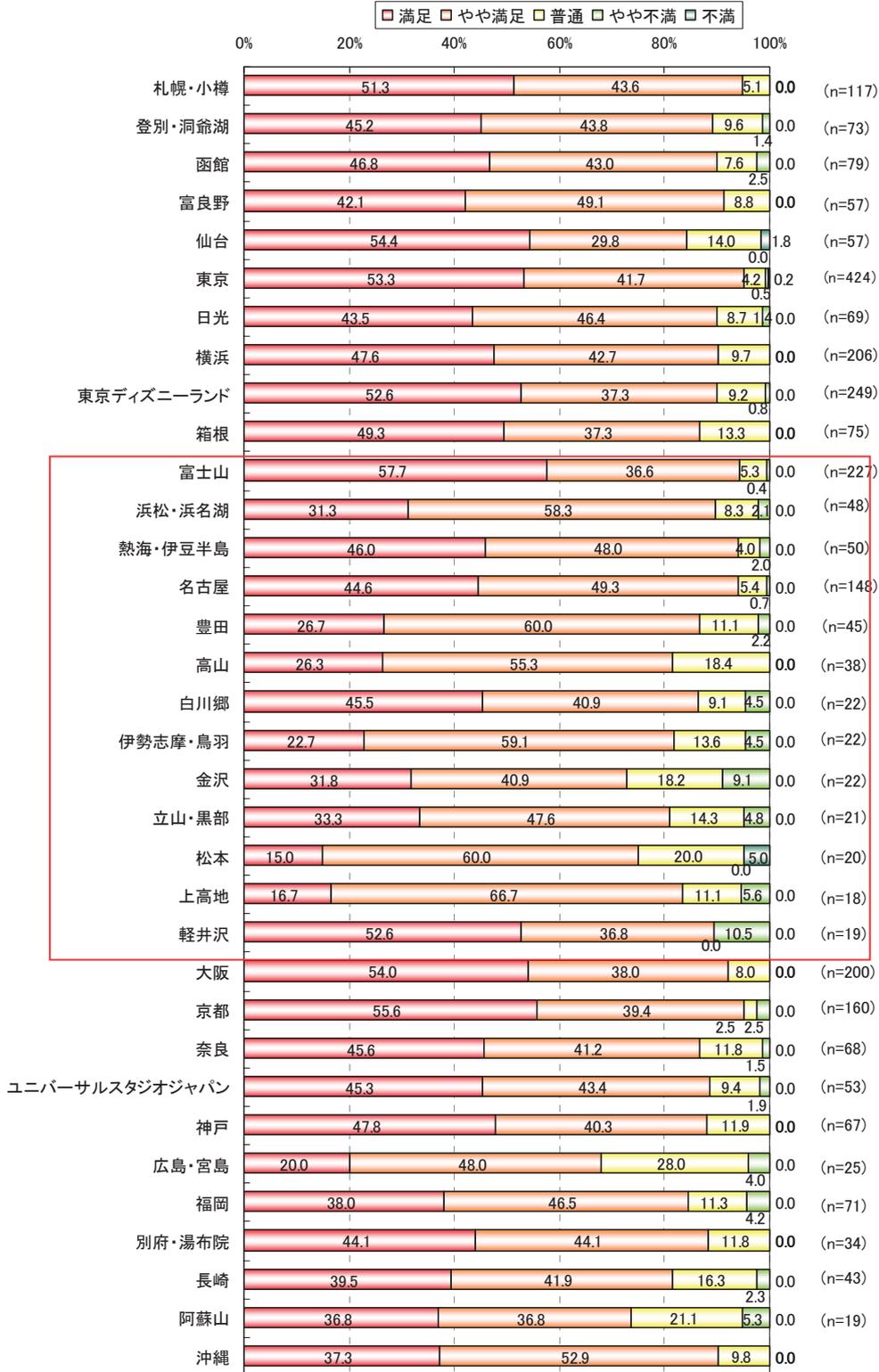
図表 6-57 訪日前の日本の情報入手方法【地域別】



(12) 訪問経験のある地域の満足度

・訪問経験のある地域の満足度を見ると、富士山は最も満足とした回答率が高いものの、中部圏は「満足」とされた地域の数が、他地域に比べ少ない。

図表 6-58 訪問経験のある地域の満足度【全体】



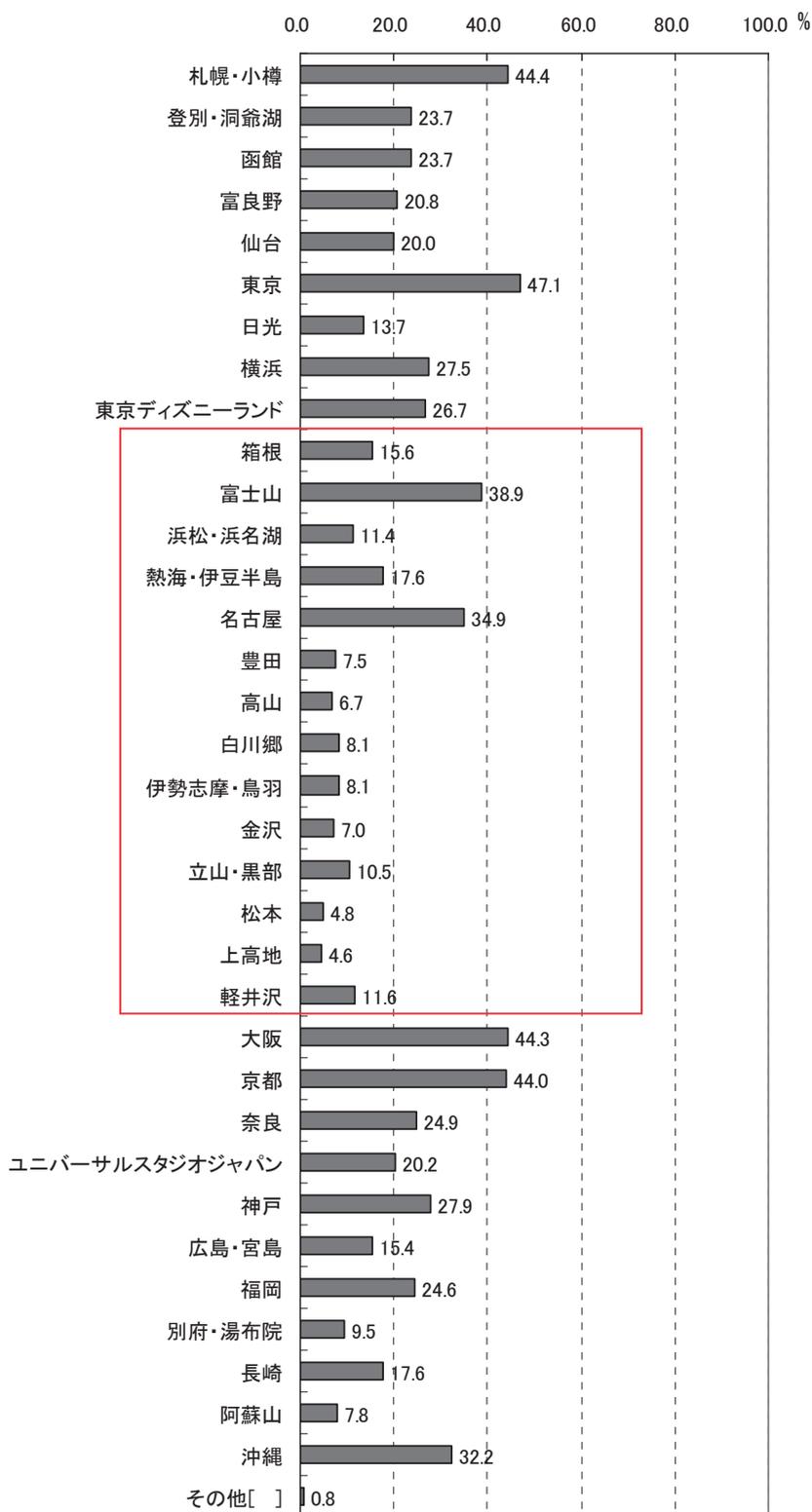
※赤枠は中部圏を表す。

(13) 日本でいきたいところ（これから日本に行く場合）

(MA) (n=630)

- ・中部9県の観光地については、富士山、名古屋は比較的高い値を示しているものの、全国的に全国他地域に比べて低い値を示している。

図表 6-59 日本でいきたいところ（これから日本に行く場合）



※赤枠は中部圏を表す。

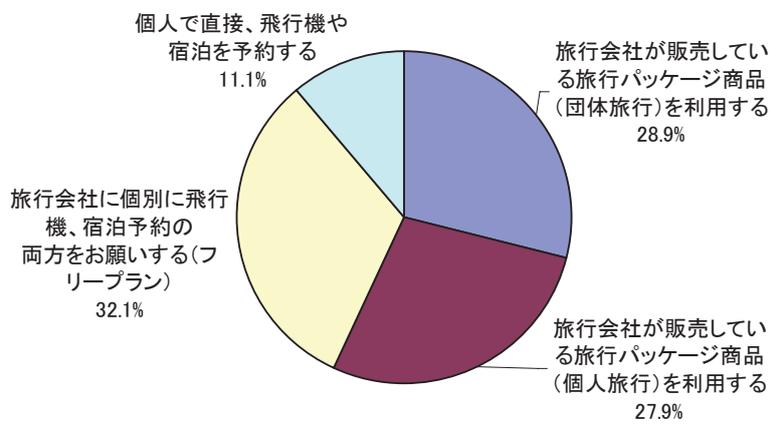
(14) 日本に旅行する際の旅行の手配方法

(SA) (n=630)

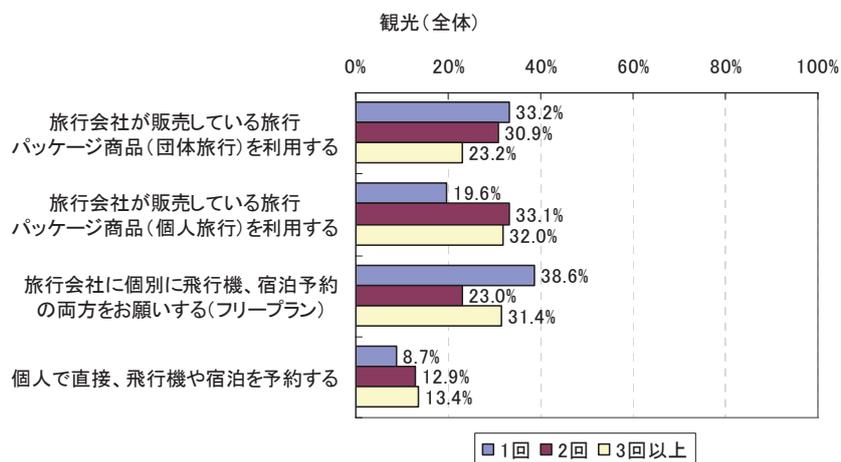
※地域別、目的別（観光、ビジネス、ビジネス+観光）に集計

- ・全体では、個人で直接飛行機や宿泊を予約する割合は低い。
- ・地域別では、香港、台湾では、「旅行会社に個別に飛行機、宿泊予約の両方をお願いする（フリープラン）」の比率が高く、中国3地域は「旅行会社が販売している旅行パッケージ商品を利用する」の割合が比較的高い。訪問回数が増えるほど、個人旅行にシフトする傾向も確認できる。

図表 6-60 日本に旅行する際の旅行の手配方法【全体】



図表 6-61 訪日回数別の日本に旅行する際の旅行の手配方法【観光】

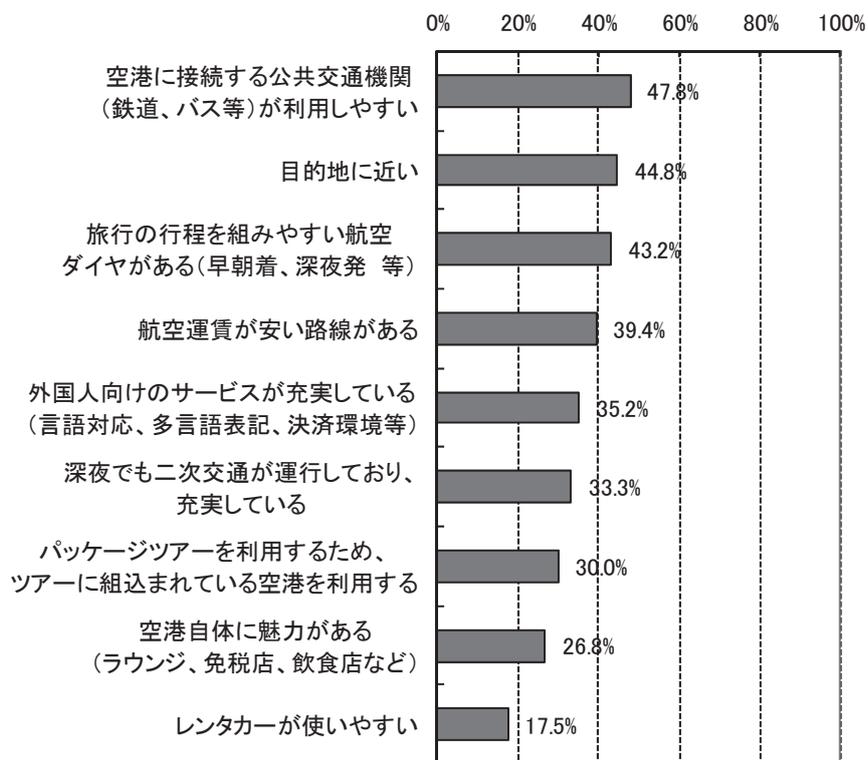


(15) 日本に旅行する際の航空路線を選ぶ要因

(MA) (n=378)

- ・全体では、「空港に接続する公共交通機関が利用しやすい」が最も高く、次いで「目的地に近い」、「旅行の行程を組みやすい航空ダイヤがある」が続く。
- ・地域別では、上海、台湾は「空港に接続する公共交通機関が利用しやすい」、北京は「目的地に近い」、広州は「外国人向けのサービスが充実している」、香港は「航空運賃が安い路線がある」がそれぞれ最も高い値を示している。

図表 6-62 航空路線を選ぶ要因

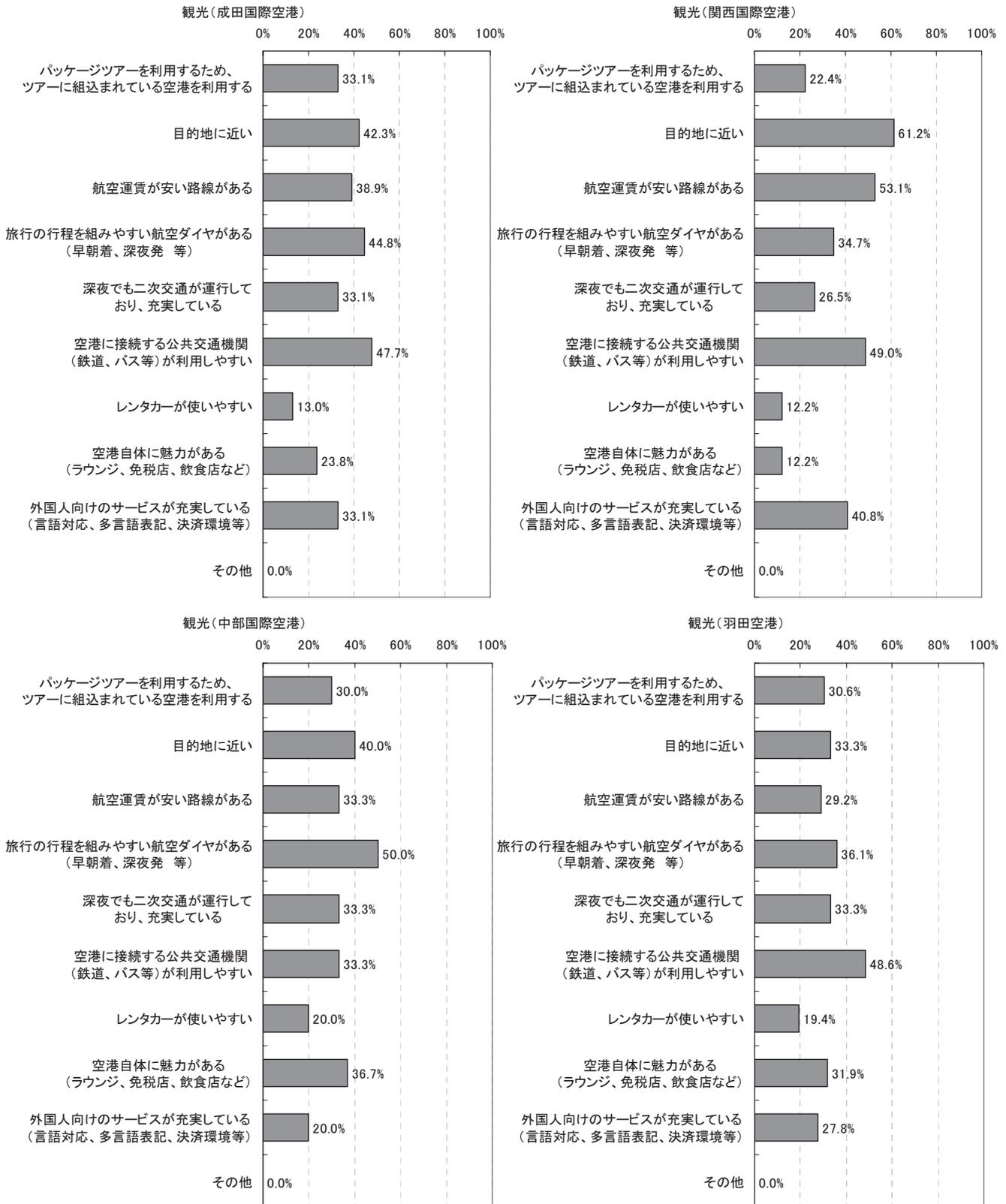


■ 利用空港 × 路線選定要因（観光）

（n=成田国際空港:239、関西国際空港:49、中部国際空港:30、羽田空港:72）

- ・ 4 空港における路線選定理由は、成田、関西、羽田は比較的「空港に接続する公共交通機関が利用しやすい」の割合が高いが、中部は 33%程度を示している。

図表 6-63 利用空港別航空路線を選ぶ要因

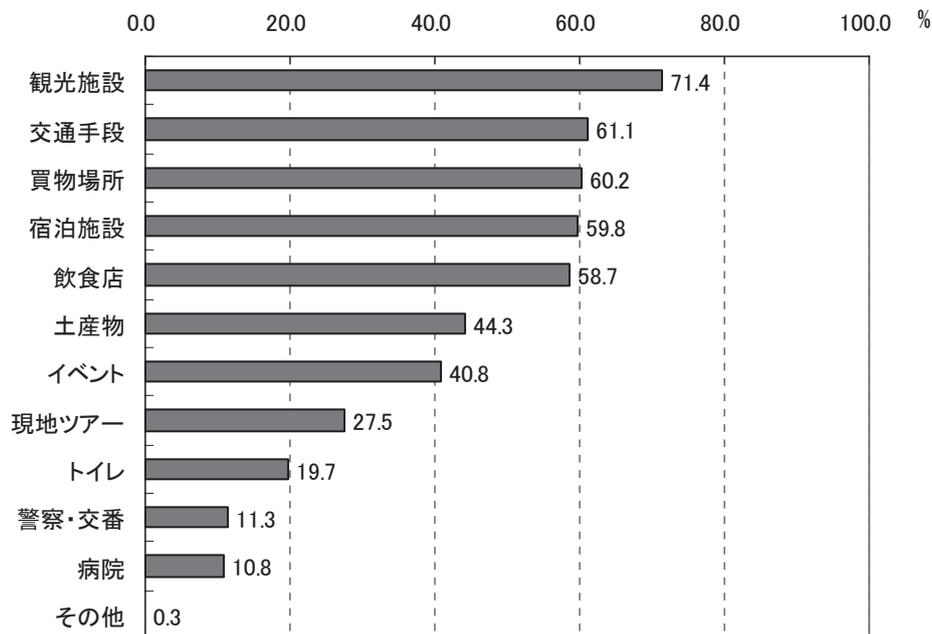


(16) 日本滞在中に欲しい情報

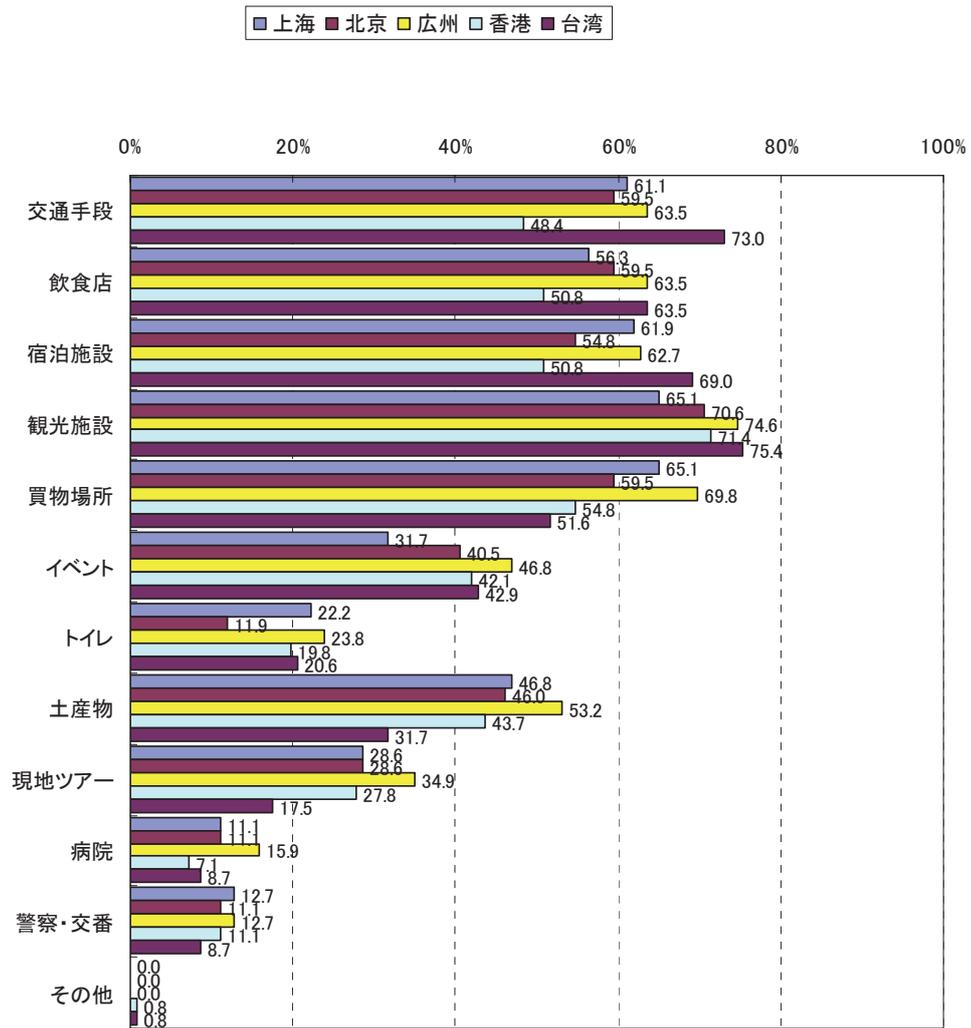
(MA) (n=630)

- ・旅行中に欲しい情報は、全体では「観光施設」が最も高く、「交通手段」「買物場所」「宿泊施設」「飲食店」が続く。
- ・地域別では、上海は「宿泊施設」「交通手段」、北京は「観光施設」「交通手段」、広州は「観光施設」「買物場所」、香港は「観光施設」「買物場所」、台湾は「観光施設」「交通手段」の割合が高い。

図表 6-64 日本滞在中に欲しい情報【全体】



図表 6-65 日本滞在中に欲しい情報【地域別】

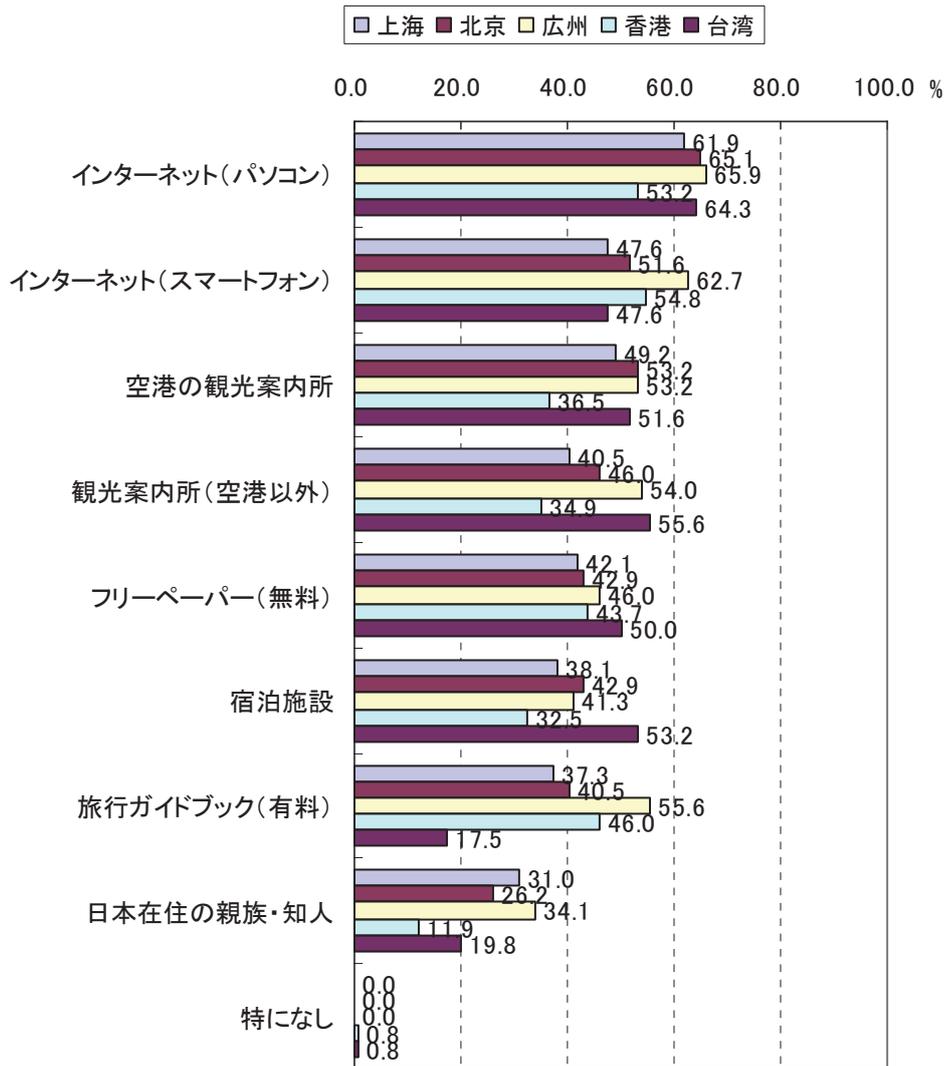


(17) 日本滞在中の情報収集

日本滞在中に欲しいその情報は、どこで(どの手段で)入手できると便利か (MA) (n=630)

- ・ 一般的にインターネット (パソコン、スマートフォン) を用いた情報収集の比率が高い。インターネット以外では、地域別では上海、北京は「空港の観光案内所」、広州、香港は「旅行ガイドブック」、台湾は「観光案内所 (空港以外)」の比率が高い。

図表 6-66 日本滞在中の情報収集【地域別】

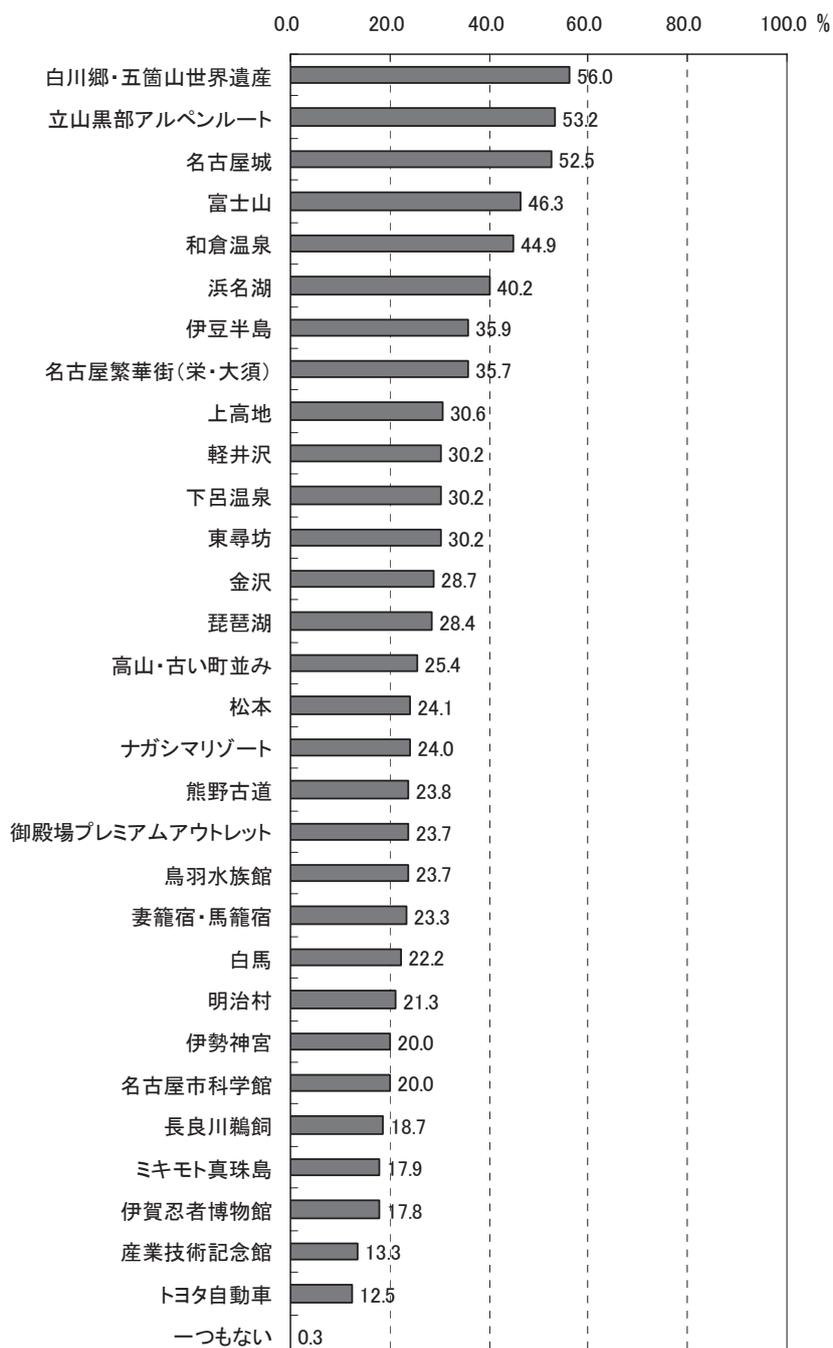


(18) 中部 9 県での訪問意向

昇龍道の中から抜粋した以下の観光地のうち、行ってみたい場所 (MA) (n=378)

- ・全体では「白川郷・五箇山世界遺産」「立山黒部アルペンルート」「名古屋城」「富士山」が比較的高い値を示している。
- ・地域別では、上海、香港は「和倉温泉」、北京は「白川郷・五箇山世界遺産」、広州は「名古屋城」、台湾は「立山黒部アルペンルート」の割合が高い。

図表 6-67 昇龍道エリアで行ってみたい場所



9. インバウンド利用促進に向けた方策の検討

本章までの検討結果を踏まえ、中部国際空港を利用したインバウンドについて、以下の状況が把握された。

- ・訪日外国人の我が国全体での傾向を見ると、観光目的で110万人を超えている韓国および中国、台湾、香港などの中華圏からの訪日外国人が多くを占めている【図表 6-1】。
- ・中部圏も同様に、全体の傾向は韓国や中華圏からの来訪が多い【図表 6-8】。県別に見ると、中国が愛知県では34.3%、静岡県では30.0%を占めている。台湾は、51.7%を占める富山県をはじめ、石川県、長野県、岐阜県、滋賀県での割合が高い。韓国は、三重県で20.8%を占めるなど、中部圏内でも県別に傾向が異なっていることがわかる。
- ・中華圏を対象に実施したアンケート調査結果によると、中華圏の人々にとって行きたい国は、日本が最上位に位置づけられている【図表 6-30】。日本に期待することは、ショッピング(46.5%)、自然・景勝地観光(45.8%)、温泉入浴(34.8%)、日本食を食べること(32.1%)などである【図表 6-31】。
- ・訪問回数ごとの利用空港の状況を見ると、成田国際空港では回数別の変化はみられないものの、羽田空港に着目すると、訪日回数が増えるほど利用割合が高まっている。また、上海や広州に着目すると、訪問回数を重ねると成田国際空港以外の空港の利用が増加している。(特に本調査では、広州について中部国際空港の増加傾向が鮮明な結果となった)【図表 6-34】。
- ・【図表 6-35】における利用空港の状況を見ると、成田国際空港を入国(IN)で使った人は44%、出国(OUT)で使った人は41%、また関西国際空港ではIN10%、OUT10%となり、INとOUTで同じ空港を利用するケースが多い。目的別に見ると、観光目的では、INとOUTの空港が異なるケースが、ビジネス目的に比較しても多い傾向がある。この場合、その多くが成田国際空港と関西国際空港の間を移動しているケースが多く見受けられる。一方で、中部国際空港利用はIN7%、OUT7%であり、全体として少なく、また中部国際空港を基点とした周遊も相対的に少ない状況である【図表 6-36、37】。
- ・空港の選定理由では、観光では「ツアーにより指定されていた」ことを理由とすることが多く52.8%を占めている。一方、ビジネスでは目的地の近さが最上位に位置づけられている【図表 6-47、48、49】。
- ・空港からの移動手段は、空港別に見ると、成田国際空港、関西国際空港、羽田空港は鉄道および新幹線の割合が高いが、中部国際空港では鉄道とバスやタクシーの比率は同等であるのが特徴である。国籍別に見ると、中華圏、韓国はバス、自動車の利用傾向が高い【図表 6-50、51、52】。
- ・空港別の立ち寄り先を見ると、成田国際空港は首都圏および関西圏(大阪、京都など)への立ち寄りが多くみられる。また、関西国際空港は関西圏(大阪、京都、奈良、神戸など)および首都圏(東京、横浜、東京ディズニーランドなど)への立ち寄りがみられ、成田国際空港～関西国際空港間の周遊ルートの行動パターンが定着していることが示唆されているが、途中の中部圏への立ち寄り先は、富士山や名古屋以外は非常に少ない状況にある。一方で、中部国際空港からの立ち寄り先を見ると、東京(43.3%)をはじめとした首都圏、大阪、京都といった関西圏、また北陸を含めた中部圏全域にわたり、網羅的な立ち寄り傾向がみられ、中部国際空港を基点としてさまざまな地域に立ち寄る利用形態が伺える【図表 6-54】。

- ・訪問経験のある地域の満足度では、中部圏では、富士山を満足と答えた人が 57.7%を示しているものの、全体としては他の地域よりも満足度がやや低い【図表 6-58】。
- ・日本の中でこれから行ってみたい所については、中部圏では富士山が 38.9%、名古屋が 34.9%と、比較的高い【図表 6-59】。
- ・航空路線を選ぶ要因は、「空港に接続する公共交通機関（鉄道、バスなど）の利用のしやすさ」、「目的地の近さ」、「旅行の行程を組みやすい航空ダイヤの有無」などが上位に位置づけられている【図表 6-62】。
- ・中部 9 県（昇龍道エリア）で行ってみたい場所は、白川郷・五箇山世界遺産が最も高く 56.0%、立山黒部アルペンルート、名古屋城、富士山などが上位となっている【図 6-67】。

以上の状況を踏まえ、インバウンド利用促進に向け、以下のような方策が考えられる。

■中華圏マーケットへの対応

- ・ 中部圏は中華圏からの訪日外国人が多く、とりわけ愛知県を中心に中国人マーケットは今後も重要な訪日需要として位置づける必要がある。
- ・ こうした中華圏の人々は、日本を魅力的な観光目的地として捉えており、「名古屋」をはじめ中部圏の多様な観光資源について関心を持っているため、これに対応したリージョナルセールスを推し進める必要がある。
- ・ 一方、中部圏を来訪した経験のある中華圏の人々は、必ずしも中部圏に高い満足度を示していないため、その受入体制の充実や、各種サービスの高質化を図っていくことも急務である。

■リピート需要への対応

- ・ 中国、韓国、台湾、香港などの経済成長は、今後も相対的に高い水準を維持していくものと考えられ、これに伴い富裕層は増加傾向を辿るものと考えられる。この結果、日本へのリピート観光の需要は根強く続くものと考えられる。
- ・ これらの国々からの訪日観光客は、首都圏と関西圏を周遊するいわゆるゴールデンルートが基軸となっている模様であるが、リピート需要に対してはゴールデンルート以外の観光ルートに需要が展開していく可能性があるため、中部圏ではこれを取り込んでいくことが重要となる。
- ・ 中部圏の観光資源は、現時点で関心を持たれているため、国別の観光嗜好性を踏まえて更なるPRに努め、中部圏への誘客を展開していく必要がある。
- ・ 本検討では、広州の人々が訪日回数を増やすなかで中部国際空港の利用傾向を高めていることが把握された。広州市は中部圏の企業が操業していることや、就航路線が定着していることなどを考えると、地域との多様なつながりがリピート需要の顕在化に繋がる可能性もあり、この観点から隔地との関係を踏まえた中部圏への誘客していくことも一考に値する。

■中部国際空港が IN/OUT のいずれかにおける利用促進

- ・ 観光目的では、ビジネス目的に比して IN/OUT の利用空港が異なる場合が多く、これは、空港選択の理由がツアーで指定されていることが多いことが把握されたところである。
- ・ アンケート結果からも分かるように、中部圏のみならず、首都圏、関西圏にも広く立ち寄りがみられること

から、中部国際空港は日本のまんなかとして、国内のどの地域にも行きやすい利便性の高い空港であることを PR する必要がある。また同時に、中部国際空港から名古屋駅、名古屋駅から全国各地への交通利便性を高めていく必要がある。

- また、中部圏内の他の空港、すなわち小松空港、富山空港、将来的には能登空港などを結ぶ観光ルートにより、中部圏全体での利用促進を進めていくことが肝要である。
- 成田国際空港や関西国際空港とIN/OUTの組合せを増やしていくためには、観光ルートの開発とPRが必要となるため、この点について関係主体間の連携を深めて取り組んでいく必要がある。また、成田国際空港、関西国際空港に就航する航空会社と中部国際空港へ就航する航空会社間のアライアンスによるコードシェアを有効活用し、利用者にとってより満足度が高く、利便性の高いツアー形態を構築していく必要がある。
- この際、名古屋を軸とした観光資源のPRが、ツアー造成には重要になるものと考えられ、特に注力すべき点である。

■「昇龍道」推進に向けた周遊性の向上

- 国土交通省中部運輸局と北陸信越運輸局が主体となって行われている昇龍道プロジェクトが立ち上がったばかりであるが、中部9県エリアの観光地が連携し、昇龍道エリアとしてのブランド化を推進するとともに、中華圏をはじめとした東アジアからの誘客について、地域を上げて推進していくことが重要である。そのため、中部圏全体での魅力創出と、周遊性を高める観光ルート開発および交通機関との連携した取り組みが求められる。

■ものづくり集積地のゲートウェイとしての利用促進

- 中部圏は我が国最大のものづくり集積地であり、中部国際空港はそのゲートウェイとして、東アジア、東南アジアをはじめ、世界各地からのビジネス客の受け入れの拠点となるべき地域である。ビジネス目的では、コストよりも目的地への時間的な優位性や利便性が求められることから、サービス水準の高い空港を目指すべきであり、世界の拠点空港からの直行便を充実させるだけでなく、デイリー就航をはじめとする就航密度を充実させ、有効にビジネスタイムを活用できるような航空ダイヤを形成していく必要がある。

(補足) 中国広州と中部圏の関連性

■ 日本企業との関連性

- ・ 広州トヨタ、広州ホンダなど日本を代表するものづくり企業が 1980 年代を中心に進出。トヨタ系メーカーが集まる企業集積地である中国・広州工場周辺は豊田汽車城とも呼ばれている。
- ・ 広州の現地従業員が来日して研修を受けるなど、日本企業は多くの研修生を受け入れている。

■ 招聘事業

- ・ 2008 年、中部国際空港に就航中の航空会社、航空会社と協力関係にある広州の旅行会社の商品造成担当者および現地メディアなどを招請し、中部圏の観光地への視察会および地元観光事業者との商談会が実施された。これは、中部国際空港を基点とした中部圏の観光ルートの効果的な宣伝とセントレア路線を利用した訪日客需要の開拓を目的として実施されたものである。

■ 現在の航空路線

- ・ 中部～広州 毎日 1 便運航 (中国南方航空・上海 (浦東) 経由)
※成田～広州 毎日 3 便運航 (日本航空、全日空、中国南方航空)
※関西～広州 毎日 1 便運航 (中国南方航空)

第7章 中部広域圏における国際航空に関する提言

アウトバウンド利用促進に向けた方策の検討（第5章7項）とインバウンド利用促進に向けた方策の検討（第6章9項）を踏まえ、中部広域圏における国際航空に関する提言（短期・中期的に取り組むべき事項）を以下にとりまとめる。

1. 経済性から見た中部国際空港の利用価値の認識共有

(1) アクセス費用の観点から見た利用価値の認識共有

海外観光旅行に際しては、ツアー料金や航空運賃などに主眼を置いて経済性の高い旅行計画を立案することが多いが、空港アクセスに伴う国内交通費用や前泊料金なども合わせた費用を含めれば、中部圏から他圏域の国際空港を利用する場合は割高なコスト負担を強いられている可能性が高い。さらに所要時間を含めた経済性（一般化費用）についていえば、中部圏の人々が中部国際空港を利用することが最も経済性が高いことを認識する必要がある。このため、アクセス時間が短く、空港への国内交通費用が安いことを考慮すれば中部国際空港の利用価値が高いことを、中部圏として広く認識を共有できるように官民をあげて啓発情報を発信していく必要があり、この観点から中部国際空港を利用するパッケージツアー商品等の開発とPRの促進を期待したい。

(2) 産業の国際競争力強化の観点から見た一般化費用効率化に向けた価値観の共有

本研究会にて分析した国際空港へのアクセスに関する一般化費用によれば、中部圏は、国際空港の利用にあたり、相対的に非効率な状況にあることが確認された。これは、他圏域の国際空港の利用率が高い地域があることに起因している。関東圏や関西圏の国際空港の利用選択性があることは良いことであるが、一方では、時間とコストの観点から効率性を阻害されている実態について認識を共有する必要がある。地域振興および産業振興の観点から、国際競争力強化の重要性が高まっている今日において、空港アクセスについても現状を広く認識し、効率性を追求する空港選択について地域社会・財界を上げた意識啓発をすることにより、ビジネス需要による中部国際空港の利用促進に繋げていく必要がある。

(3) LCCの戦略的就航の誘致

中部国際空港にもLCCの就航が始まるなかで、LCCはその運賃の低廉さを武器に利用を伸ばしていくと想定されている。一方、LCCは、料金以外にFSA（Full Service Airline）にはない付加価値を打ち出して旅客のニーズに応えていくことも考えられる。例えば、深夜便枠を利用した出発便により現地で早朝から行動ができる旅程を打ち出す、あるいは国内線との乗り継ぎによる広域的な旅行者の誘致を図るなどが考えられる。

中部国際空港は、24時間運用が可能であり、空港の稼働容量の制約も低いことから、深夜便枠をはじめとする多様な時間帯を用いたLCCの就航についての自由度は高く、LCCにとっては有効な就航便設定が可能である。これを活かして中部国際空港がLCCの拠点として、就航を積極的に誘致すれば、LCC事業者にとっては機材の稼働率を高めることで効率的な経営が展開され、利用者にとっては中部国際空港を利用した経済的な海外渡航が容易に実現することとなる。この結果、中部国際空港は経済性に優れた空港としての特性を鮮明化していくことが可能になるものと考えられる。

この際、国内線の就航便数の多いことも中部国際空港の特徴であるが、LCCとの乗り継ぎ利便性を

考慮したダイヤに改編していくことで、国内各地からの中部国際空港利用客の増進に配慮していく必要がある。また、深夜における中部国際空港へのアクセス費用の低減（夜間高速割引、深夜時間帯の駐車場料金の割引等）を合わせて検討していくことも必要である。

2. 中部国際空港アクセスの強化

(1) 道路アクセスのネットワーク強化

中部圏は、交通手段における自動車依存度が高い地域であり、高速道路網を活用した産業活動やライフスタイルが定着している。国際空港利用においても、圏域内住民はもとより訪日外国人も二次交通の手段として自動車の利用が相対的に高い状況である。このため、中部圏における高規格道路のネットワーク強化を進めるとともに、中部国際空港へのアクセス道路の整備を進め、中部圏の特性に応じた空港アクセスの良好性を高めていく必要がある。

(2) 鉄道アクセスの乗換拠点の利便性強化

中部国際空港は、マルチアクセスターミナルにより多様な交通機関の利用ができるようになっており、その中核として鉄道アクセスが整備されている。しかし、このアクセス鉄道の利用は、鉄道乗換を必要とする地域が広範にあるため、各地の乗換拠点における利便性の向上を追求していかねばならない。とりわけ、中部圏随一のターミナル駅である名古屋駅での他線との乗り換え利便性の向上は重要であり、その実現に向けた議論を深めていく必要がある。

(3) 公共交通による中部国際空港へのアクセス手段の充実化

中部国際空港は鉄道アクセスが一経路であることから、公共交通手段に関するリダンダンシーを高めていくことも重要である。中部圏は高速道路ネットワークの整備が比較的良好に進展していることから、高速道路を活用した公共交通によるアクセス手段の充実化を図ることは有効であり、その実現を期待したい。アクセス手段に選択の多様性が広がることで、安心して利用できる空港として認知されていくことも、利用促進を図るうえでは重要である。

(4) 標識の充実化をはじめとした安心して空港を利用できる環境作り

中部国際空港へのアクセス利便性を高めるためには、標識の充実も必要である。さまざまな交通手段において、中部国際空港への案内情報を充実させていくことが重要であり、とりわけインバウンド観光を念頭に置いた外国人向けの標識などの案内情報の充実が急務である。道路、鉄道、バス、レンタカーなど、多様な交通手段に対して、外国人が安心して利用できる環境整備を推進していくことが望ましい。

3. 国際交流需要への対応と喚起

(1) ビジネス目的の特性に応じた航空サービスの強化

ビジネス目的では、利便性を重視する傾向が強く、就航路線の有無や便数などを空港選択の決定要因とする場合が多いと考えられ、こうしたビジネス目的での需要に応えられる航空サービスを強化していく必要がある。こうしたなか、今後は高性能な中小型旅客機の就航が進展し、小さな機材で頻度の高い運用が可能になっていくものと考えられる。中部国際空港でも、こうした運行を積極的に誘致することで、ビジネス目的での需要を取り込んでいくことが望ましい。

(2) 出国率向上への価値観形成と渡航喚起

中部圏における出国率は、空港アクセスの一般化費用や県民経済水準に照らして相対的に低い地域が分布していることが把握された。グローバル化と心の豊かさを希求する社会が進展するなかで、出国率が低い当地の現状を踏まえれば、地域として積極的に渡航への関心を喚起していくことも重要である。また、渡航経験の積み重ねは、訪日外国人に対するホスピタリティの醸成につながることも期待される。こうした観点から、訪日外国人を受け入れる地域の人々の海外旅行需要を喚起することが必要である。

(3) 地域間の国際交流に根ざしたインバウンド需要開拓

中部圏の各地域は、世界の各地と地域間交流を展開している。この地域間交流は、行政、大学・研究機関、企業、市民などさまざまな主体により展開されているが、こうした交流は、相互の地域間での渡航動機に繋がる場合も想定される。また、企業による現地法人設立などが多い地域との間には、航空路線の就航へと結実する場合も想定される。こうしたことを踏まえ、地域間の交流実績を資源として、相互地域間の渡航機会の増進やツアー商品の開発などへと結びつけていくマーケティング活動の展開も必要である。

(4) 三大都市圏以外からの海外渡航需要の取り込み

中部国際空港は、成田国際空港や関西国際空港と比べて三大都市圏以外の地方空港との路線数・便数が豊富である。こうした国内航空ネットワークを活用し、中部国際空港を利用する海外渡航ルートの商品化し、三大都市圏以外からの渡航需要を積極的に取り込んでいく必要がある。この際、アライアンスやコードシェア運行も含めて乗り継ぎ利便性を考慮したダイヤ編成としていくことが望ましい。

4. 中部圏観光のPR強化

(1) 中華圏を基軸とした中部圏の観光資源の売り込み

中部圏に来訪する外国人観光客にあつては、中華圏（中国、台湾、香港）は中核的なマーケットとなっている。このため、中華圏の各国、地域の国民性や嗜好性に対応した観光資源の活性化に取り組み、中華圏の人々にとって当地の観光資源が魅力的であるという印象を強めていく必要がある。このため、空港をはじめとする交通手段選択、観光資源の選択、サービスの構成などについて検討し、中華圏の人々にとって魅力的なパッケージとして売り込みを強化するべきである。

(2) 中華圏マーケットへの旅行ビジネス対応強化

中部圏における訪日外国人数が最も多いのは愛知県であるが、その多くは中国からの観光客である。こうした中国人観光客は、中国資本に系列化された観光事業者によりマーケティングと各種手配が展開されている可能性が高いが、中国人観光客の満足度は必ずしも高くないことから、中国人観光客のニーズに十分にマッチしているか否かについては検証の余地が残る。望ましくは、中国人観光客の真のニーズを汲み取り、これにきめ細かく対応したサービス商品の提供を行い、インバウンド需要に対する付加価値を高めていく必要がある。こうしたサービスニーズの検証と旅行企画商品の提供を通じた旅行業界のサービス改善に向けて、官民連携による取り組みが模索されていくことを期待したい。

(3)受入体制の強化とサービス水準の向上

中部圏の観光地は、名古屋市や富士山をはじめとして中華圏の人々はもとより広く諸外国の人々から高い関心を持たれているものの、実際に当地を巡った外国人観光客は高い満足度を得ていないことが伺われた。こうした現状を踏まえ、中部圏の観光地として受入体制を整え、諸外国の国民性に配慮し、サービス水準の向上を図ることで、来訪者の満足度を高めていくことが肝要である。このため、各国の国民性や嗜好性に関するデータを共有化するとともに、満足度を高める余地や課題の所在を明らかにし、受入側として交通事業者、旅行会社、観光事業者などが連携してサービス水準の向上に取り組んでいく必要がある。

(4)リピート需要に対応できる観光ルートの開発

我が国におけるインバウンド需要は、いわゆるゴールデンルートが中軸となっているが、来日回数が増加していくに従い、成田国際空港や関西国際空港を利用しない空港選択や、ゴールデンルート以外の観光資源への来訪へとシフトする可能性が伺えた。このため、中部圏としてリピート需要に対応できる観光ルートの開発を行い、積極的にPRを行う必要がある。

(5)中部圏における都市観光拠点「名古屋」の打ち出し強化

本検討では、中華圏の人々は、「名古屋」に対する関心が高いことが把握された。このことを踏まえれば、中部圏のさまざまな広域的観光資源をPRすることに加えて、都市観光拠点としての「名古屋」を積極的に打ち出し、誘客を図っていくことが重要である。「名古屋」には、武将観光に代表される歴史文化資源をはじめ食文化資源やショッピング需要に対応できる商業機能、さらには産業観光資源などが存在する。こうした資源を活かした都市観光拠点としての「名古屋」を中部国際空港とセットで打ち出していく必要がある。

5. 周遊観光の積極的な販拓

(1)成田、羽田、関空と中部国際空港をIN/OUTで組み合わせた観光商品の開発とセールス強化

ビジネス目的の訪日外国人はIN/OUTの空港が同一であることが多いのに対し、観光目的の訪日外国人は周遊観光をすることを背景にIN/OUTで別の空港を利用している割合が相対的に高い。ビジネス+観光という複合目的の場合においてもこの傾向が強い。このため、観光目的の訪日外国人を対象に、中部国際空港を組み合わせた周遊観光商品を充実させるとともに、コードシェア便やアライアンス運行を活用した中部国際空港の組み込みを積極的に増やし、リピーターをはじめとして広くセールスを強化していくことが望ましい。

(2)昇龍道のPR強化

中部圏として立ち上げられた昇龍道プロジェクトは、中部圏の広域を舞台とし、周遊観光の活性化を企図している。このため、広域に展開する観光資源間の連携はもとより、交通事業者、旅行会社などの各主体の連携を強化するとともに、社会資本の整備も推進することにより、中部圏広域の周遊観光の魅力向上を図り、外国人に対する昇龍道のPR強化を図っていく必要がある。

以上は、短期・中期的に実現可能な取り組みを想定したものである。これらについて中部圏における関係諸機関が連携し、取り組みを着実に積み重ねていくことにより、中部国際空港の利用促進へと結実していくことになるものと考えられる。

なお、長期的な視点に立てば、2027年に開業予定のリニア中央新幹線（品川～名古屋間）を念頭に置く必要もある。それは、リニア開業による大幅な時間短縮により、名古屋大都市圏は首都圏と一体的な交流が可能となり、その結果、我が国における都市機能配置や国際空港の選択に影響を及ぼす可能性があるためである（名古屋大都市圏における業務機能増進や首都圏の空港機能の補完等の可能性）。このため、リニア開業までの期間に、中部国際空港の利用価値の再構築について検討を深めていく必要がある。

この際、中部圏には中部国際空港を核として複数の地方空港が存在しており、とりわけ愛知県には中部国際空港と県営名古屋空港という性格の異なる2空港が存在することも踏まえ、中部圏らしい航空サービスの充実強化を模索していくことが重要である。

中部圏における国際航空に関する提言

【利用促進に向けた方策】

- アウトバウンド**
- アクセス費用から見た中部国際空港の有効性の再認識
 - アクセス性の向上
 - ・ 道路・鉄道ネットワークの充実と利便性の向上
 - 需要喚起
 - ・ モノづくり産業を基軸としたビジネス需要の活性化
 - ・ 経済水準、一般化費用水準に照らした出国率の向上
 - ・ 三大都市圏以外からの海外渡航需要の取り込み
 - 就航便数の充実
 - ・ 発着時間帯、就航先を含めた就航便数の充実化
 - ・ LCCの有効活用による需要多様化への対応

- インバウンド**
- 中華圏マーケットへの対応
 - ・ 「名古屋」を核とする中部圏観光資源の売り込み
 - ・ 受入体制の充実化、サービスの高質化への対応
 - リピート需要への対応
 - ・ ゴールデンルートに代替する観光ルート開発
 - ・ 国・地域ごとの観光嗜好への的確・丁寧な対応
 - ・ 中部と交流の深い都市・地域からの需要発掘
 - IN/OUT時の中部国際空港の利用増進
 - ・ 観光目的における中部周遊パッケージの販拡
 - ・ 中部国際空港と広域間のアクセス性向上
 - 「昇龍道」推進に向けた周遊性の向上
 - ものづくり集積地のゲートウェイとしての利用促進

【中部圏における国際航空に関する提言】

- 経済性から見た中部国際空港の利用価値の認識共有
 - ・ アクセス費用の観点から見た利用価値の認識
 - ・ 産業の国際競争力強化の観点から一般化費用の効率化に向けた価値観の共有
 - ・ LCCの戦略的就航の誘致
- 中部国際空港アクセスの強化
 - ・ 道路アクセスのネットワーク強化
 - ・ 鉄道アクセスの乗換拠点の利便性強化
 - ・ 公共交通による空港アクセス手段の充実化
 - ・ 安心して空港を利用できる環境作り（標識の充実化など）
- 国際交流需要の喚起
 - ・ ビジネス需要の特性に応じた航空サービスの強化
 - ・ 出国率向上への価値観形成と渡航喚起
 - ・ 地域間の国際交流に根ざしたインバウンド需要開拓
 - ・ 三大都市圏以外からの渡航需要の取り込み
- 中部圏観光のPR強化
 - ・ 中華圏を基軸とした中部圏の観光資源の売り込み
 - ・ 中華圏マーケットへの旅行ビジネス対応強化
 - ・ 受入体制の強化とサービス水準の向上
 - ・ リピート需要に対応できる観光ルート開発
 - ・ 中部圏における都市観光の打ち出し強化
- 周遊観光の積極的な販拡
 - ・ 成田、羽田、関空と中部国際空港をIN/OUTで組み合わせた観光商品の開発とセールス強化
 - ・ 昇龍道のPR強化