



[特集]

日本の真ん中と世界をつなぐ、 中部の空のゲートウェイ

開港5年、中部国際空港の取り組み

Contents

[特集] 日本の真ん中と世界をつなぐ、 中部の空のゲートウェイ	1~3
PERSON	4
私のお気に入りの場所	4
なごやのまち今昔	5
まちづくり活動助成団体紹介	6
名古屋都市センター研究成果	7
都市センターだより	8



成田、関西と並ぶ国際拠点空港・セントレア



常滑沖に浮かぶ空港島

モノづくり中部の国際物流を担う

2005年2月にオープンし、直後に開催された「愛・地球博」とともに華々しいデビューを飾った中部国際空港（セントレア）。現在、国際線が世界29都市に向け週300便運航、国内線が国内21都市に向け1日75便運航する、中部と世界をつなぐ空のグローバルネットワークです。開港5年、逆風の航空業界の中で、モノづくり中部の国際物流を担い、さらに羽ばたこうとするセントレアの取り組みに注目してみました。



[特集] 日本の真ん中と世界をつなぐ、中部の空のゲートウェイ

地域にもたらした、 さまざまな効果

セントレアがこの地域にもたらした効果については、中部空港調査会が2009年末にまとめた調査報告があります。そこでは利用者の利便性向上、コスト削減効果などの指摘に続き、経済波及効果が推計されています（図参照）。それによると空港開港翌年にあたる2006年の生産誘発額は東海3県合計で5329億円。これを生み出すために必要な雇用者数3万7114人、期待される税収額は529億円とされています。セントレアの開港が、商業、サービスなどさまざまな分野へ経済効果を広げていることがよくわかります。

「愛・地球博」の開催に合わせオープンしたセントレアが、その成功に貢献したことは言うまでもありません。環境の愛知・名古屋を世界にアピールする、人と情報のアクセス拠点となったのです。ことし10月、名古屋で開催される「生物多様性条約第10回締約国会議」（COP10）でも、大きな役割が期待されています。

利用促進へ空港、 地域一体で多彩な挑戦

開港時の「愛・地球博」の成功もあり、セントレアは国の内外の旅客、貨物の利用を大幅に増やし、2007年まで路線、便数とも順調に拡大してきました。しかしその後訪れたリーマンショックに象徴される世界的な不況、さらにJALの路線縮小による減便を余儀なくされています。このため2009年度は国際線と国内線を合わせた旅客数の合計が初めて1000万人を割り込みました。

こうした逆風に対応するためセントレアは「中部国際空港利用促進協議会」（3県1市、経済界、中部国際空港で構成）と一体となり、利用促進に積極的に取り組んでいます。

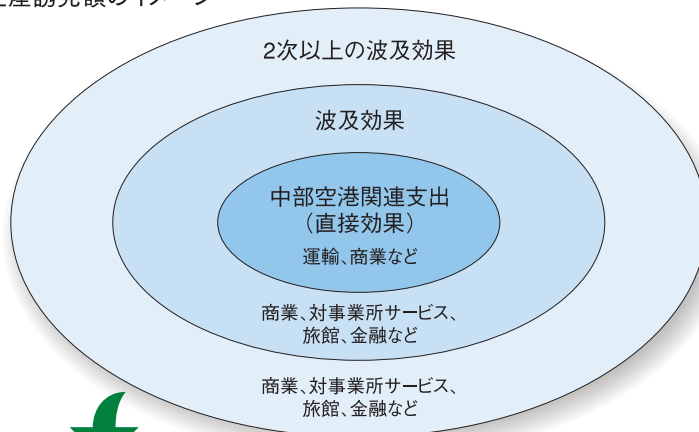
訪日アピール、 トラック共同輸送など着実な成果

旅客確保のために力を入れているのが訪日需要の喚起です。中部は東京や関西に比べ知名度が低く、外国人旅行客にとって観光の対象となりにくいのが現状です。そのため海外の旅行会社、航空会社、メディア関係者を招き、中部の魅力をアピールし、ツアー企画に結びつけようというものです。特に中国を中心に



セントレア旅客ターミナルビル4F・レンガ通り

●生産誘発額のイメージ



生産誘発額全体＝約5329億円（2006年 東海3県の合計）

この生産誘発額を生み出すために必要な雇用者数＝3万7114人
この生産誘発額から期待される税収額＝約529億円

次世代産業育成に不可欠な 魅力ある地域づくりとグローバルアクセス

中部経済連合会 専務理事 山内拓男さん

セントレアの後背地には、人口1700万人を擁する中部5県があります。この地は日本のモノづくりの中核であり、陸海空の交通ネットワークが集中する日本のロータリーでもあります。しかし、旅客や貨物が成田など他空港にも流れているのは事実。需要に応えるだけの路線、便数を確保するには滑走路を2本にし、完全24時間対応が必要です。2本目滑走路の実現には空港の利用促進が前提となるので、中部国際空港利用促進協議会を中心に積極的に取り組んでいます。

セントレアを考える上で重要なのは、この地域の将来についてです。中部はモノづくりの中核ですが、いずれ現在のモノづくりだけでは立ち行かなくなります。少子化やアジアとの競争に対応しながら、次世代産業を育てていかなければなりません。ペースになるのは人材です。中部に優秀な人が集まるかどうかのカギとなり、それには国の内外から人を呼び込む魅力ある地域づくりと、グローバルアクセスとしての国際空港の機能充実が不可欠です。

アジアの観光客誘致に力を注ぎ、着実な成果を上げています。

LCC（ローコストキャリア）と呼ばれる格安エアラインが台頭し、すでに欧米シェアの3分の1を占めています。サービスに特別な付加価値を付けず、その分運賃を大幅ダウンしているのが特徴で、最近ではアジアでも勢力を伸ばしており、セントレアも対応を検討しています。

中部圏には生産拠点多く、航空貨物の需要も少なくありません。しかしセントレアで扱っているのはその4分の1。多くが成田、関西方面に流れています。そのため荷主に直接アプローチし、ニーズの調査とセールスに努めています。さらに長野、北陸に関しては利用促進協議会が荷主、フォワーダー（航空貨物代理店）、トラック事業者と連携し、国の助成も利用して「トラック共同輸送便」を走らせています。

アジア重視と 第2滑走路への取り組み

この10月から羽田空港が国際線の定期便をスタートさせるなど、国の内外で競争が厳しさを増しています。こうした中でセントレアは、中国、韓国、タイ、ベトナムなどアジア路線の充実に力を注ぐことで、成田、羽田、関西との差別化を進めようとしています。

国際競争力の強化にとって空港の完全24時間稼働は不可欠です。その前提となるのが第2滑走路の実現です。もともとセントレアは2本の滑走路を前提として構想されています。滑走路1本の現状は、本来の姿ではありません。2本の滑走路は、国際拠点空港として基本インフラであるとともに、中部経済にとっても必要不可欠です。空港が地域の魅力を育て、地域が空港の利用促進をサポートする。今後も、両者が一体となったねばり強い取り組みが必要です。

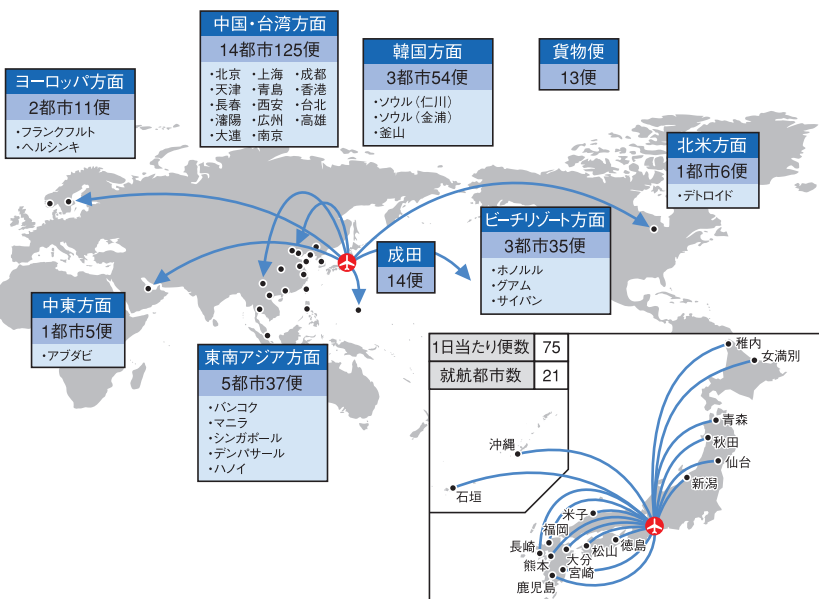


セントレアは、モノづくり中部の航空物流の拠点でもある

●中部国際空港のネットワーク(2010年6月のフライトスケジュールより)

国際線から世界29都市に向け週300便運航(うち貨物便13便)

国際線～国内21都市に向け1日75便運航



空港を一元化し 「乗り継ぎ拠点」の原点へ

セントレアのもともとの位置づけは、国際線と国内線の乗り継ぎ拠点です。それがこの空港の特徴です。その意味で空路はだいぶ整備されてきました。ところがリーマンショックやJAL問題などの影響で、空路の撤退や減便が続いている。でも一喜一憂しない方がいい。もともと航空業界は路線の参入、撤退が速い。航空需要はいずれ回復します。むしろセントレアは、厳しい環境の中でもヘルシンキ、デンパサール(インドネシア)、アブダビ(アラブ首長国連邦)など新しい路線を増やしている。その可能性に注目すべきです。

中京大学 理事・総合政策学部教授
中部空港調査会 専門委員会副委員長

奥野信宏さん

アジアへの路線は、ますます重要になる。アジアとは一日交流圏で、日本との行き来はもう下駄代わりです。余分な付加価値のつかない格安サービスも重視すべきです。米国、ヨーロッパ、インドの拠点確保も必須です。それから名古屋空港との一元化は避けて通れない。国内の定期便もセントレアに1本化し、乗り継ぎ拠点としての原点に立ち返るべきです。名古屋空港の地元の意向も大切ですが、空港の国際競争と地元対策を同じレベルで論じてはいけません。セントレアは、中部の将来を左右する大切な空港なのです。

