

国際観光都市機能整備調査事業

報告書

2019年3月

国際観光都市機能整備調査事業共同企業体

代表企業：EY 新日本有限責任監査法人

構成員：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

【 目 次 】

| | |
|-------------------------------|----|
| 1. 本調査事業の概要 | 1 |
| 2. 具体化検討のための情報収集・整理 | 2 |
| 2-1 愛知県の交通インフラ | 2 |
| 2-2 経済ポテンシャル | 4 |
| 2-3 愛知県を取り巻く状況（MICE・訪日外国人の状況） | 5 |
| 2-4 中部国際空港エリアの概況 | 6 |
| 3. アイデア募集の実施 | 8 |
| 3-1 説明会の開催 | 8 |
| 3-2 アンケートの実施 | 9 |
| 3-3 ヒアリングの実施 | 14 |
| 4. 社会インフラ等の検討 | 16 |
| 4-1 中部国際空港エリアの今後 | 16 |
| 4-2 交通関連インフラの現状 | 17 |
| (1) 道路 | 17 |
| (2) 鉄道 | 18 |
| (3) 駐車場 | 19 |
| (4) 港湾 | 20 |
| (5) 交通関連インフラの対策 | 21 |
| 4-3 社会供給系インフラの現状 | 25 |
| (1) 電気 | 25 |
| (2) ガス | 25 |
| (3) 上水道 | 26 |
| (4) 下水道 | 27 |
| (5) 廃棄物処理（ゴミ） | 28 |
| (6) 通信 | 28 |
| 5. まとめ | 29 |

1. 本調査事業の概要

① 事業名

国際観光都市機能整備調査事業

② 目的

愛知県では、中部国際空港やその周辺エリア（以下、「中部国際空港エリア」という。）において、2019年8月に開業する国際展示場を核に、国際競争力の高い「MICEを核とした国際観光都市」の実現を目指している。

本調査では、平成30年3月に取りまとめられた、地元学識者による「国際観光都市としての機能整備に関する研究会」での意見を踏まえて、「MICEを核とした国際観光都市」の実現に向けた調査研究を行う。

③ 事業内容

- ・具体化検討のための情報収集・整理
- ・アイデア募集の実施
- ・社会インフラ等の検討

④ 契約期間

平成30年5月31日から平成31年3月29日まで

⑤ 委託者

愛知県

⑥ 受託者

国際観光都市機能整備調査事業共同企業体

代表企業：EY 新日本有限責任監査法人

構成員：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

2. 具体化検討のための情報収集・整理

愛知県及び中部国際空港エリアの強み、課題、将来性等に関連するデータを整理した。また、「3.アイデア募集の実施」において、アイデアを考案する上で参照する資料集（Information Package（資料編参照））として整え、説明会において配布した。

2-1 愛知県の交通インフラ

愛知県は日本のほぼ中央に位置し、高速道路、新幹線、名古屋港、中部国際空港などが整備され、陸・海・空の優れた交通条件を有している。

2027年度のリニア中央新幹線の開業により、さらに高速交通ネットワークが充実する。東京～名古屋間の移動時間は約40分に短縮され、名古屋からの2時間圏人口は我が国最大の約5,900万人となる。

【高速交通ネットワークの状況】



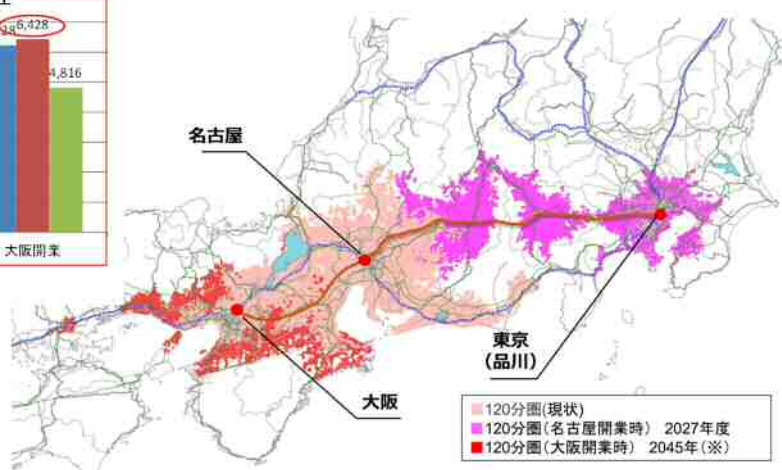
名古屋～東京間の所要時間

| | |
|-----|---------------------------|
| 自動車 | 4時間20分 (新東名高速道路利用) |
| 新幹線 | 92分 (のぞみ利用) |
| リニア | 40分 (2027年度に品川～名古屋間開業) |

出典：各種資料をもとに三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

【リニア時代の後背圏人口】

■主要都市の2時間圏人口(リニア開業時)

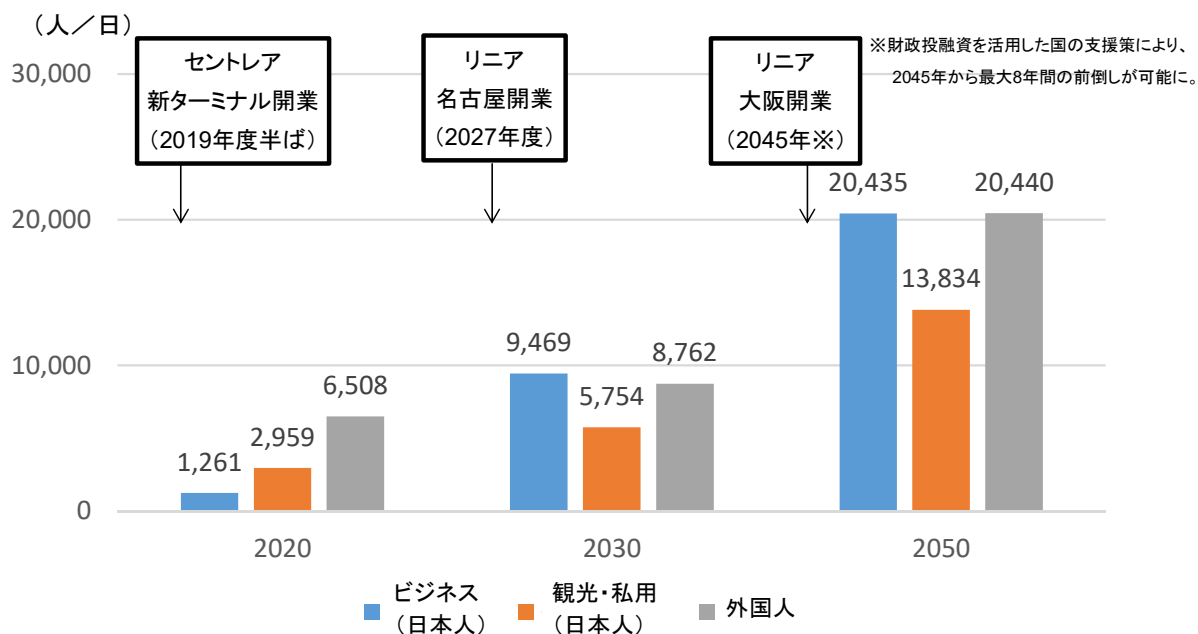


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社推計

リニア中央新幹線の開業により、愛知県への県外からの交流人口は、2030年には2018年比で一日あたり23,985人(13.2%)の増加、全線開業後の2050年には54,709人(17.0%)の増加が見込まれる。

特に、ビジネス関連の交流人口については、2030年には2018年比で9,469人(16.7%)の増加、2050年には20,435人(27.8%)の増加となり、大幅な増加が見込まれている。

【県外からの交流人口の増加量(2018年との差)】



※東海3県以外の居住者の愛知県への訪問者数を交流人口とし、地域旅客流動、経済成長、将来世帯数、セントレア新ターミナル、リニア開業の5つのデータの関係整理(相関分析等)により推計した。
 ○地域旅客流動:国土交通省「地域旅客流動調査」を用いて、ベースとなる交流人口を設定した。
 ○経済成長:内閣府「国民経済計算」より1997年~2017年の年の年平均名目経済成長0.11%を用いて、将来にわたり0.11%で推移するとした。
 ○将来世帯数:総務省「家計調査」より、交流に必要な家計の交通支出額を用いて、人口減少の影響を加味した。
 ○セントレア新ターミナル:中部国際空港(株)がプレスした年間旅客取扱数450万人を考慮した。
 ○リニア開業:JR東海の試算結果を使用した。名古屋開業は「東京-愛知間の輸送量1.5倍」、全線開業は「愛知-大阪間の輸送量2.1倍」。

出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社推計

2-2 経済ポテンシャル

愛知県は、自動車産業や航空宇宙産業等の世界のトップメーカーが集積するとともに、次世代自動車の開発、自動運転の実証実験を先導的に実施するなど、最先端技術の開発・実用化の拠点である。

愛知県の GDP は、東京都に次いで国内第 2 位であり、南アフリカ、香港、シンガポール、デンマークを上回る。

また、名古屋駅 90 分圏でみると、約 1,400 万人の人口集積を擁し、GDP はノルウェーを上回る 66.6 兆円であって、日本全体の 12.5% を占める。(人口の集積は 11.0%)。

【GDP の比較 (2015 年) 及び一人当たりの県民所得 (2015 年)】

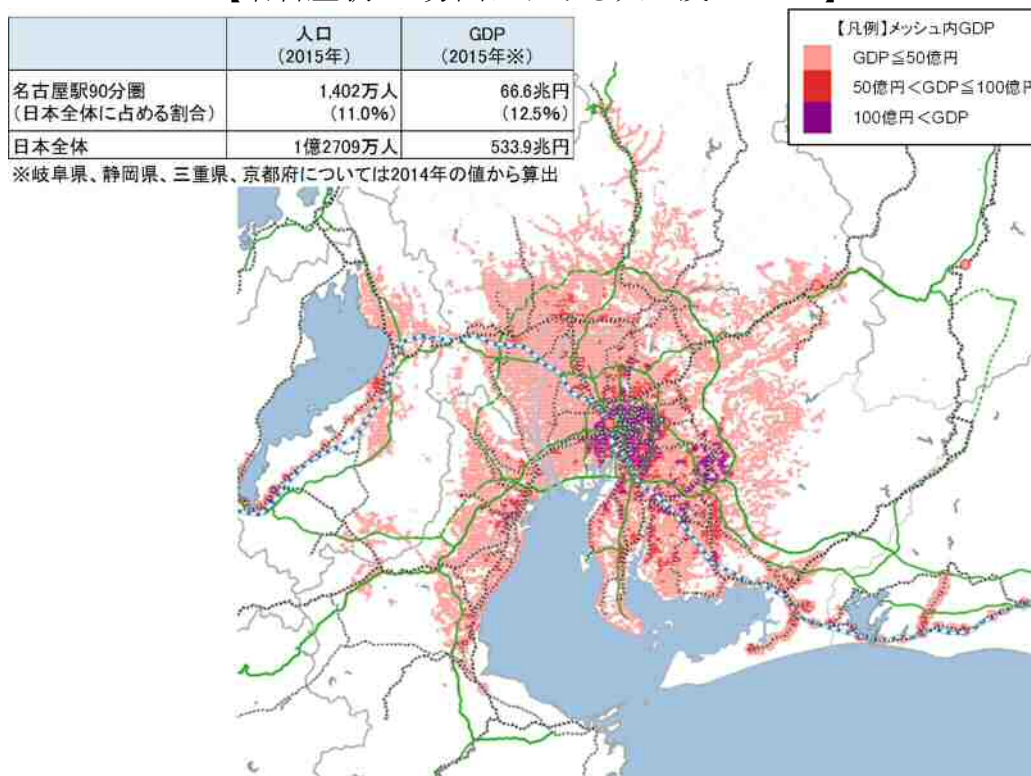
| 国・都市名 | 日本円 (億円) | US Dollar (Billions) | 順位 | 都道府県 | 千円 |
|------------|-------------|-------------------------|----|------------|-------|
| 東京都 | 1,043,000 | 854.6 | 1 | 東京都 | 5,282 |
| (名古屋駅90分圏) | 665,754 | 545.5 | | (名古屋駅90分圏) | 4,748 |
| ノルウェー | — | 386.7 | 2 | 愛知県 | 3,591 |
| オーストリア | — | 382.3 | 3 | 静岡県 | 3,217 |
| イラン | — | 375.4 | 4 | 栃木県 | 3,265 |
| アラブ首長国連邦 | — | 357.9 | 5 | 富山県 | 3,185 |
| エジプト | — | 332.1 | 6 | 広島県 | 3,145 |
| 愛知県 | 395,593 | 324.1 | 7 | 三重県 | 3,144 |
| 大阪府 | 391,069 | 320.4 | 8 | 滋賀県 | 3,126 |
| 南アフリカ | — | 317.7 | 9 | 山口県 | 3,126 |
| 香港 | — | 309.4 | 10 | 群馬県 | 3,092 |
| シンガポール | — | 304.1 | | | |
| デンマーク | — | 301.3 | | | |
| 神奈川県 | 339,188 | 277.9 | | | |
| 埼玉県 | 223,323 | 183.0 | | | |
| 兵庫県 | 204,950 | 167.9 | | | |
| 千葉県 | 202,186 | 165.7 | | | |

※1 ドル=122.05 円で換算

出典：内閣府「県民経済計算（平成 13 年度 - 平成 26 年度）」

及び IMF 「World Economic Outlook Database, April 2018」

【名古屋駅 90 分圏における人口及び GDP】



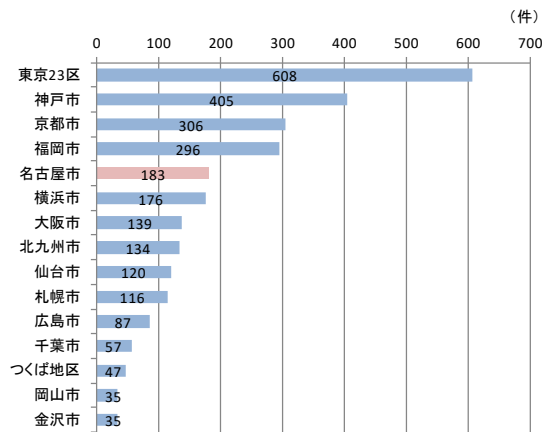
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社推計

2-3 愛知県を取り巻く状況(MICE・訪日外国人の状況)

国内の国際会議開催件数(2017年)をみると、名古屋市は東京23区、神戸市、京都市、福岡市に次いで第5位となっている。

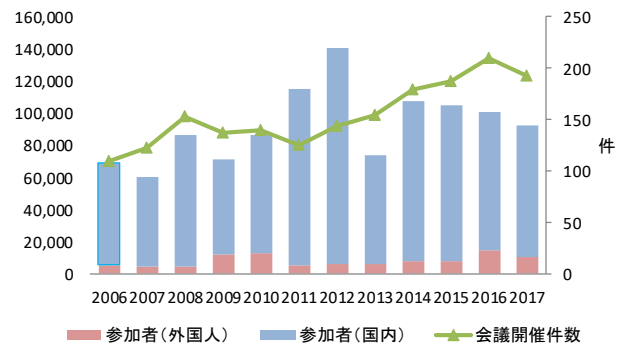
また、愛知県の外国人延べ宿泊者数や、中部地方のインバウンド消費額(1人当たり)は比較的低い。

【国内の都市別国際会議開催件数(2017年)】



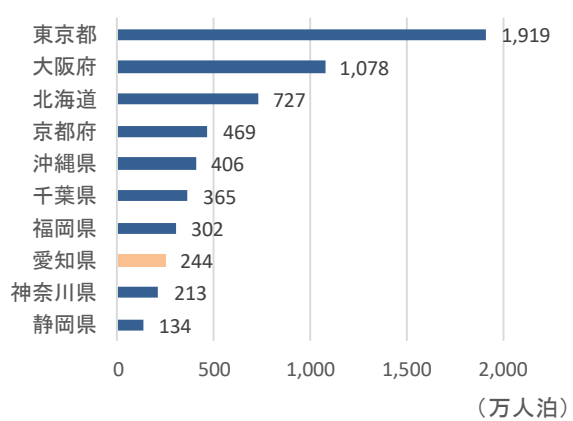
出典：国際会議統計(JNTO)

【国際会議開催件数及び参加者数(愛知県)】



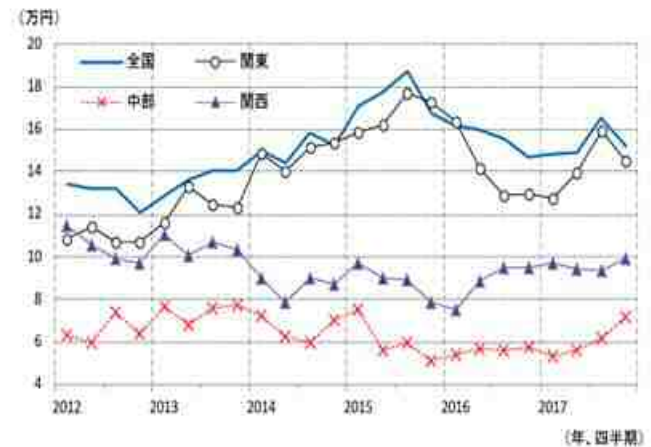
出典：国際会議統計(JNTO)

【外国人延べ宿泊者数(2017年)】



出典：宿泊旅行統計調査(観光庁)

【訪日外国人の消費額】



出典：中部圏のインバウンド消費(2017年10-12月期、2017年暦年)
三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社「経済レポート(2018年1月24日)」

今後、愛知県の優れた交通インフラや産業力等のポテンシャルを活かして、滞在型観光拠点の整備や、中部国際空港エリアを基点とした観光ルートの開発・魅力発信を着実に進めていくことにより、新たな MICE や訪日外国人を取り込んでいくことが重要である。

2-4 中部国際空港エリアの概況

空港島では、愛知県国際展示場「Aichi Sky Expo」を始め、新たに複合商業施設「FLIGHT OF DREAMS」、LCC 向け新ターミナルビルの整備が進み、空港周辺の魅力や機能が充実してきている。

また、宿泊施設の進出・増床も相次ぎ、空港周辺は約 4,000 室の客室を有する。



2018年10月12日開業

出典：中部国際空港㈱HP



2019年8月30日開業

出典：愛知県 HP

【空港周辺の主な宿泊施設の状況】

| 場所 | 施設名 | 客室数 | 備考 |
|------|------------------------------|-------|------------|
| 空港島 | 中部国際空港セントレアホテル | 221 | |
| | セントレアホテル（新棟） | 160 | 2018年10月開業 |
| | コンフォートホテル中部国際空港 | 346 | |
| | 東横 INN 中部国際空港 I | 1,001 | |
| | 東横 INN 中部国際空港 II | 1,287 | 2019年3月開業 |
| | フォーポイントバイシェラトン 名古屋 中部国際空港 | 319 | 2018年11月開業 |
| | チューブ・スクエア | 138 | |
| 対岸部 | Jホテルりんくう | 180 | |
| 常滑駅前 | スプリングサニーホテル名古屋常滑 | 194 | |
| | ホテルルートイン常滑駅前 | 144 | |

中部国際空港は 24 時間利用可能で、顧客満足度が高く、来訪者数、就航便数は近年増加傾向にある。

SKYTRAX 社が実施している顧客サービスに関する国際空港評価に関するランキング(2018 年)で、上位をキープ。

◇The World's Best Regional Airports 1 位(4 年連続)

※“通常、首都以外の都市に位置し、主として短～中距離路線が運航され、長距離国際路線の主要ハブではない空港”を対象とした顧客サービス評価に関するランキング

◇Best Regional Airports in Asia 1 位(8 年連続)

◇Best Airports 10-20 million pax per year 1 位

※規模別のランキング

◇The world's Top10 Airports 2018 7 位

※世界 550 以上の空港を対象とした総合ランキング

中部国際空港エリアの機能整備の中心となる対象エリアのうち、利用可能な土地は次のとおりである。

空港島：国際展示場エリア（約 28.7ha）の活用の他、愛知県企業庁用地 約 24.8 ha
 対岸部：愛知県企業庁用地 約 19.9 ha

【空港島】



【対岸部】



出典：愛知県作成

3. アイデア募集の実施

民間事業者を対象に、国際観光都市の具体化に向けたアイデアを募集し、応募のあった企業の中からヒアリングを行った。

3-1 説明会の開催

平成 30 年 8 月 10 日にアイデア募集の実施について告知を行い、東京及び名古屋で説明会を開催した。説明会には、民間事業者等は延べ 72 社（実数は 65 社）・97 名が参加し、愛知県の強みや中部国際空港エリアの現況、本アイデア募集の実施要領等について説明を行った。

※ 説明会配布資料については、資料編に掲載

【説明会の開催結果】

（東京会場）

日 時：8 月 21 日（火） 午後 3 時～4 時 15 分

場 所：TKP 新橋カンファレンスセンター ホール 2A（東京都港区西新橋）

参加者：32 社 46 名

（名古屋会場）

日 時：8 月 23 日（木） 午後 2 時～3 時 15 分

場 所：オフィスパーク名駅 4 階 プレミアホール 403（名古屋市中村区名駅）

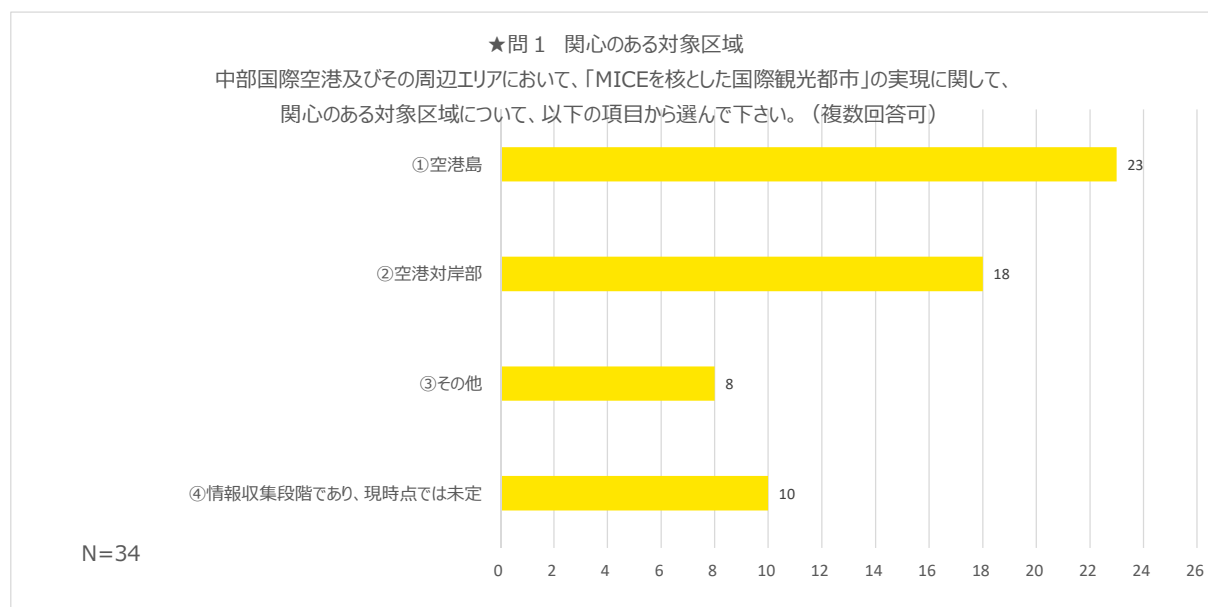
参加者：40 社 51 名

3-2 アンケートの実施

アイデア募集への応募にあたっては、開発アイデア、地域振興・観光振興策等について、所定のアンケート票にアイデア等を記入し、提出するよう協力を依頼したところ、国際観光都市の実現に向けて参画意欲のある計 34 社（県内 11 社、県外 23 社）から提出があった。

【アンケート結果】

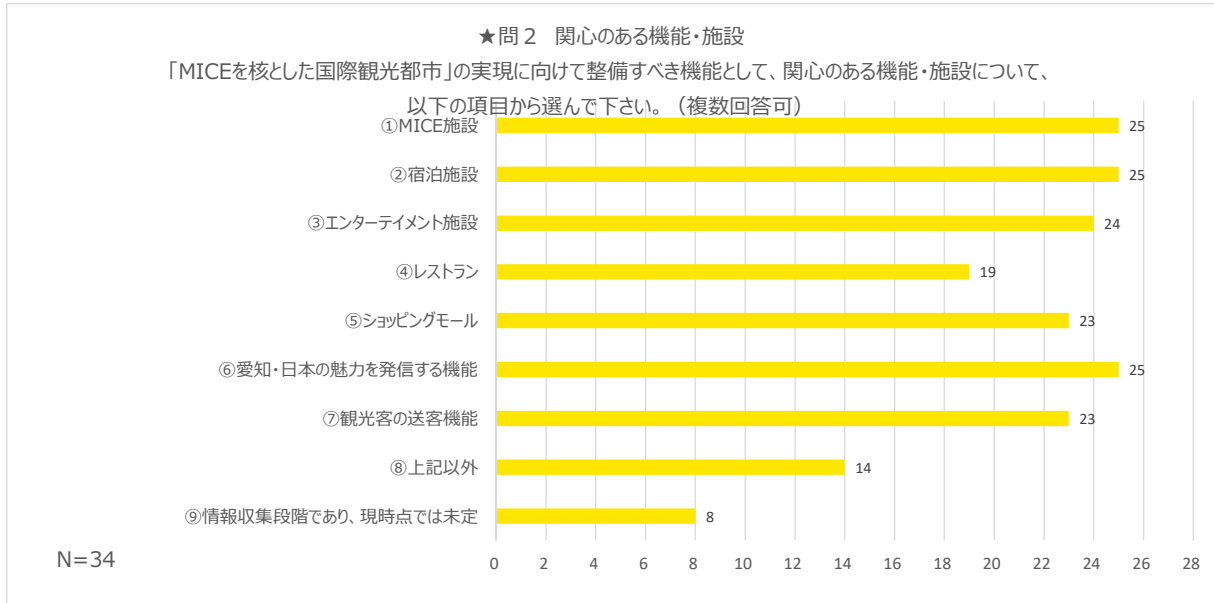
問 1 関心のある対象区域



「①空港島」との回答が最も多く 68%（23/34 社）、次に「②空港対岸部」が 53%（18/34 社）であった。

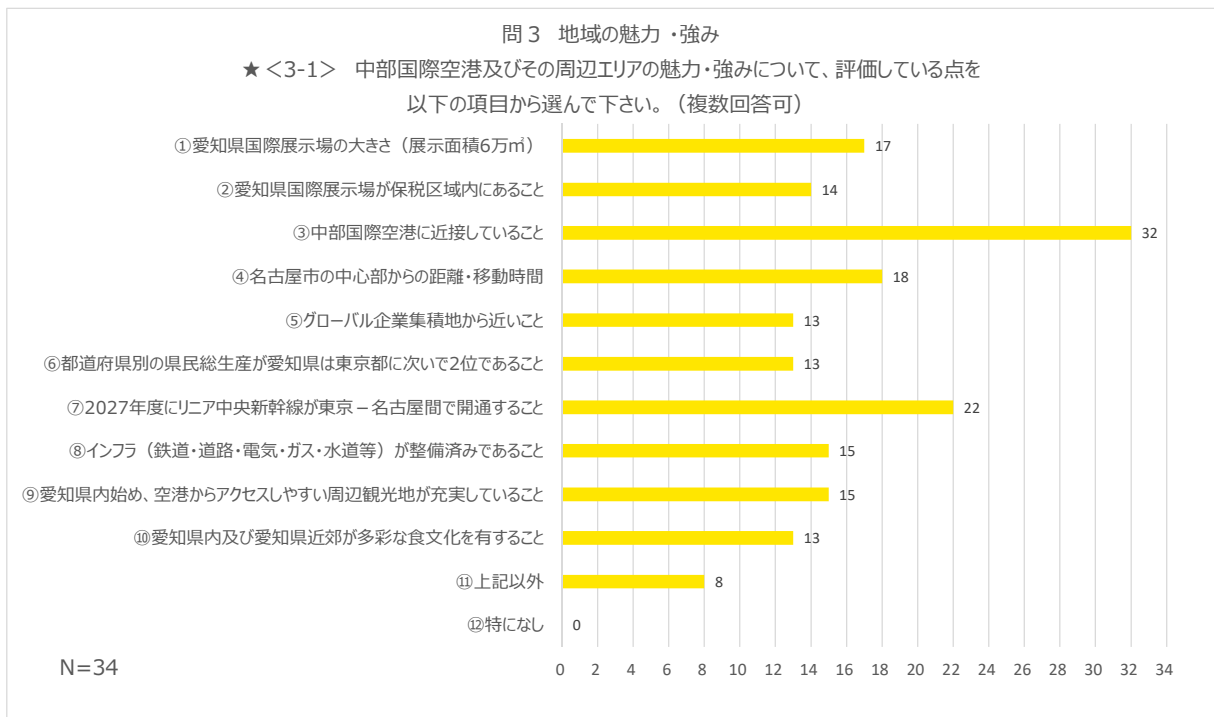
「③その他」としては、BOAT RACE とこなめ、名古屋市などがあつた。

問2 関心のある機能・施設



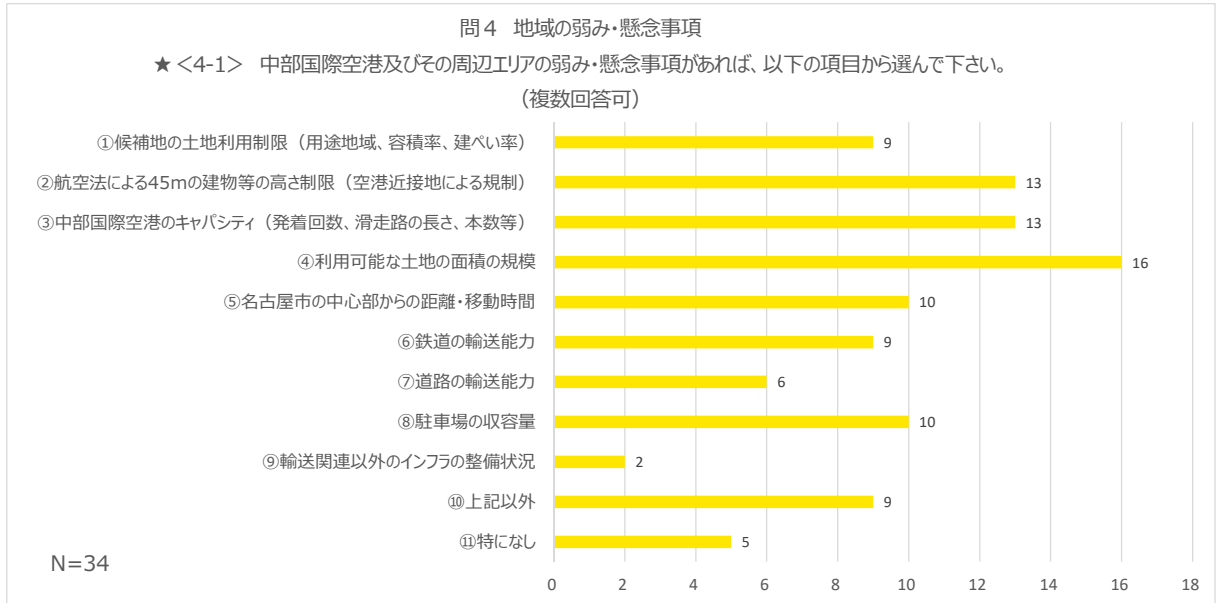
「①MICE 施設」、「②宿泊施設」、「③エンターテインメント施設」、「⑤ショッピングモール」、「⑥愛知・日本の魅力を発信する機能」、「⑦観光客の送客機能」との回答が多く、いずれも約7割(23~25/34社)であった。

問3 地域の魅力・強み



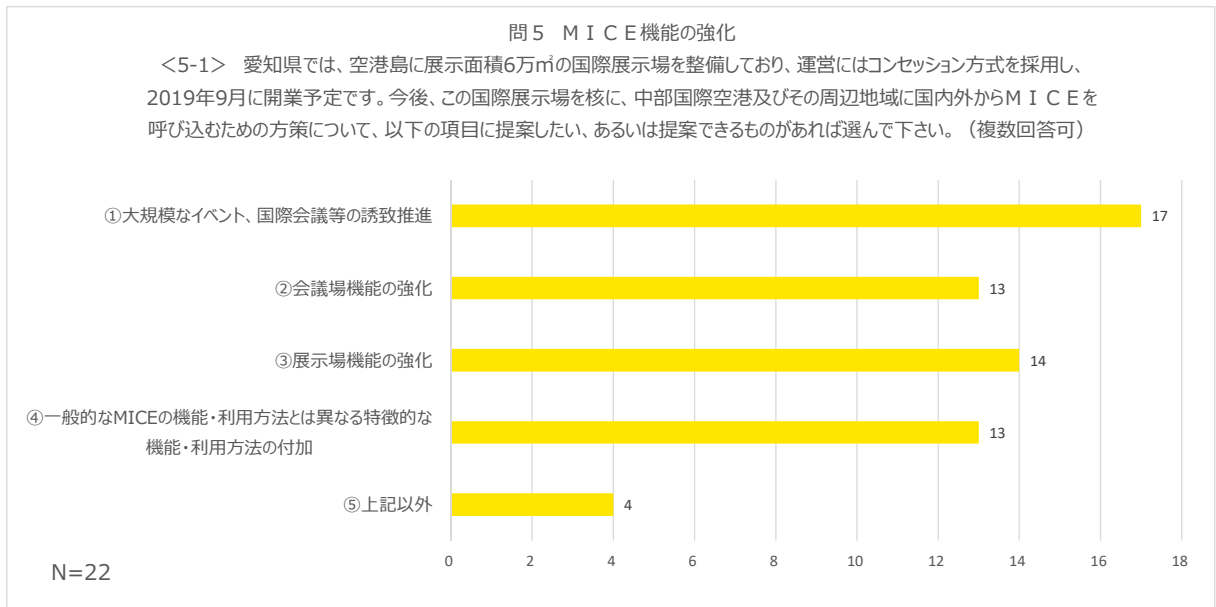
「③中部国際空港に近接していること」との回答が最も多く94%(32/34社)、次に「⑦2027年度にリニア中央新幹線が東京-名古屋間で開通すること」との回答が多く65%(22/34社)であった。

問4 地域の弱み・懸念事項



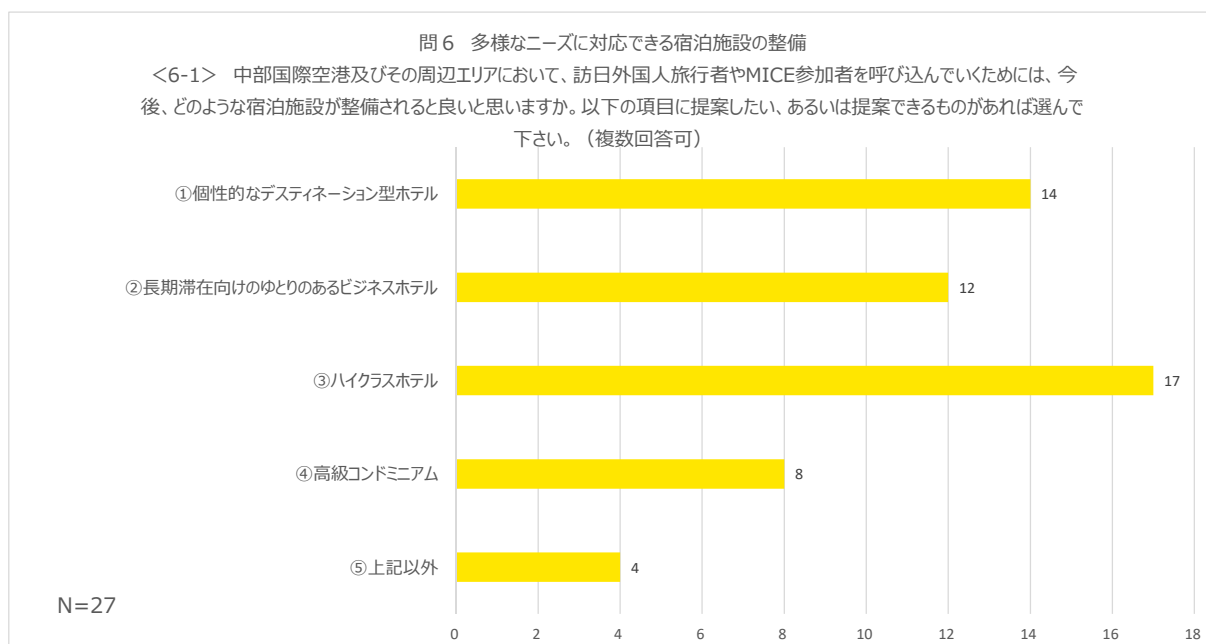
「④利用可能な土地の面積の規模」との回答が最も多く 47% (16/34 社)、次に「②航空法による 45m の高さ制限」、「③中部国際空港のキャパシティ」との回答が多く各 38% (13/34 社) であった。

問5 MICE機能の強化



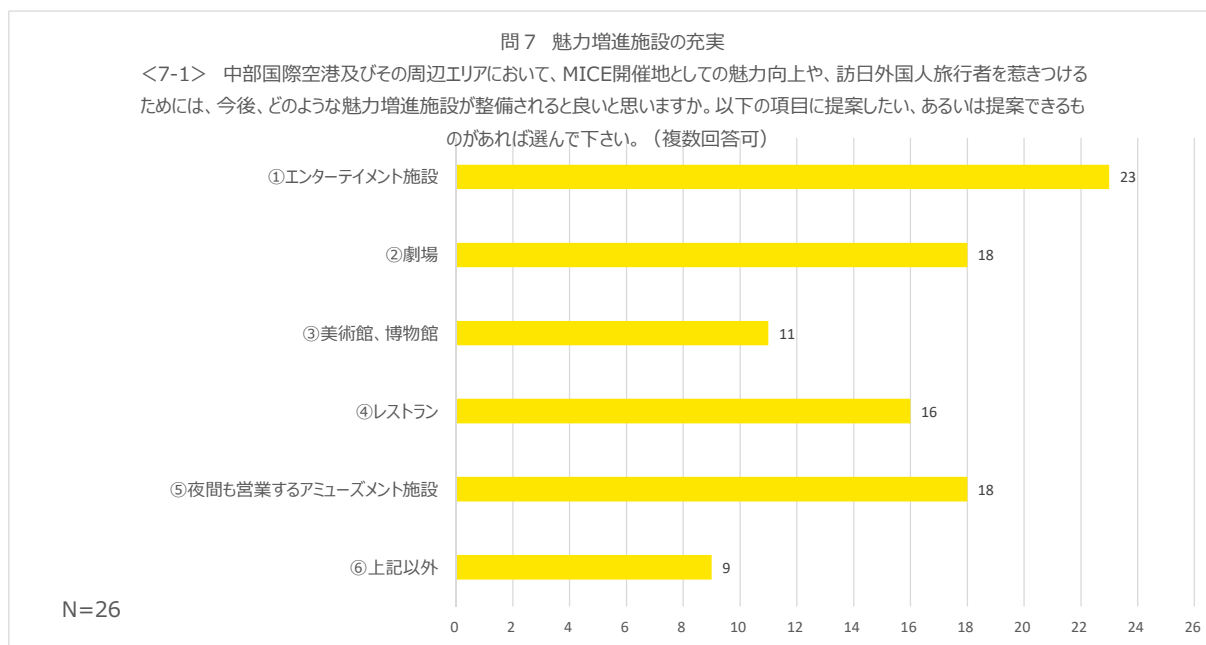
提案を希望する 22 社から回答があり、「①大規模なイベント、国際会議等の誘致推進」との回答が最も多く 77% (17/22 社)、次に「③展示場機能の強化」が多く 64% (14/22 社) であった。

問6 多様なニーズに対応できる宿泊施設の整備



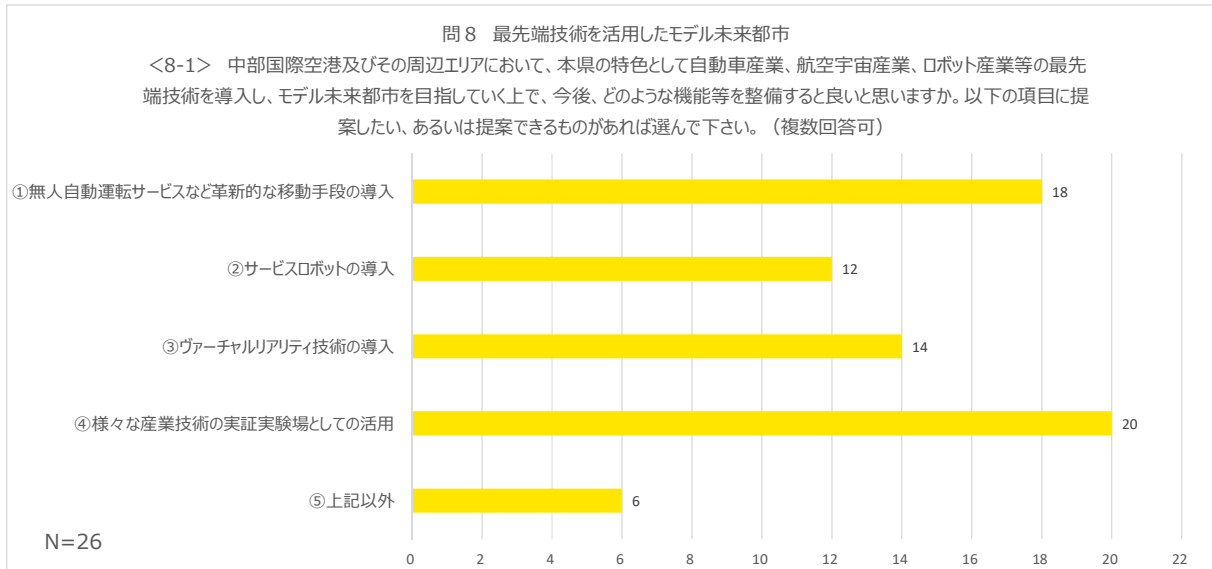
提案を希望する 27 社から回答があり、「③ハイクラスホテル」との回答が最も多く 63% (17/27 社)、次に「①個性的なデスティネーション型ホテル」が多く 52% (14/27 社) であった。

問7 魅力増進施設の充実



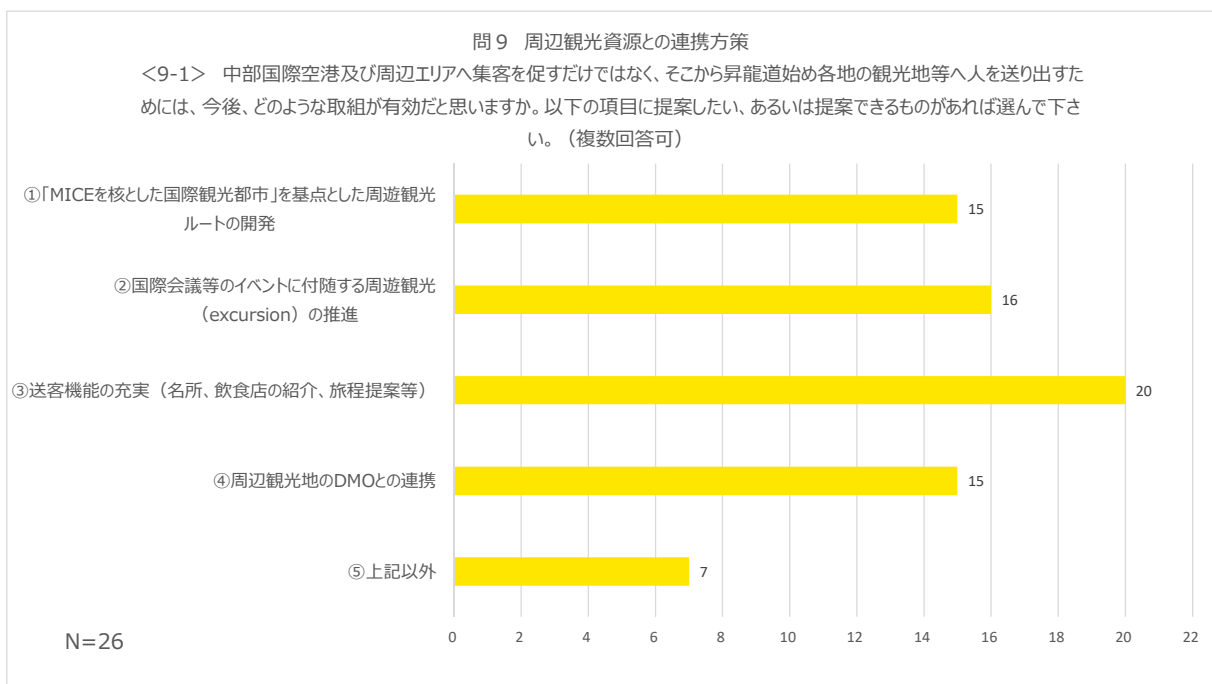
提案を希望する 26 社から回答があり、「①エンターテイメント施設」との回答が最も多く 88% (23/26 社)、次に「②劇場」「⑤夜間も営業するアミューズメント施設」との回答が多く 69% (18 社/26 社) であった。

問8 最先端技術を活用したモデル未来都市



提案を希望する 26 社から回答があり、「④様々な産業技術の実証実験場としての活用」との回答が最も多く 77% (20/26 社) であり、次に「①無人自動運転サービスなど革新的な移動手段の導入」が多く 69% (18 社/26 社) であった。

問9 周辺観光資源との連携方策



提案を希望する 26 社から回答があり、「③送客機能の充実」との回答が最も多く 77% (20/26 社) であり、次に「②国際会議等のイベントに付随する周遊観光の促進」が多く 62% (16 社/26 社) であった。

3-3 ヒアリングの実施

アンケート票を提出した民間企業の中から、自社のアイデア等についてプレゼンテーションを希望した 17 社を対象として、平成 30 年 10 月以降に計 25 回のヒアリングを実施した。(愛知県内において 12 回、東京都内において 13 回実施)

【ヒアリングで提案のあった主なアイデア・意見(アンケート票での自由記入を含む)】

〈施設整備関係〉

- ・最先端技術の展示や飲食、エンターテインメント機能を有する一体型の MICE 施設の整備が必要である。
- ・国際展示場の徒歩圏内に魅力的なホテルを設けることが目的地としての魅力強化につながる。特に、国際会議のできる 5 つ星ホテルが必要である。
- ・周辺の観光資源とも連携できる、城やサムライをテーマとした施設を整備すると良い。
- ・深夜対応可能なアミューズメント施設の整備が必要である。
- ・VR 技術、4K、デジタルコンテンツ等の最新技術を用いた観光案内所を整備すると良い。

〈施設等に導入すべき機能関係〉

- ・愛知が得意とする自動車・航空・宇宙産業等の様々な先端技術を導入し、ショーケース化すると良い。
- ・最先端技術を随所に活用したスマートシティ化を目指すと良い。
- ・5G 高速モバイル通信等を利用した VR や AR コンテンツを活用すると良い。
- ・ウェルネスなど長期滞在を可能とする要素が必要である。
- ・セキュリティ対策として、顔や生体認証システムの導入が必要である。
- ・空港周辺の駐車場を一体管理する、駐車場システムを整備すると良い。

〈周遊観光関係〉

- ・隣県等も含めた広域的な周遊観光ルートを設定すると良い。
- ・外国人に人気のある伊勢や京都へのアクセスの良さをもっとアピールする必要がある。
- ・地域通貨等による来訪者を回遊させる仕掛けづくりをすると良い。

〈開発関係〉

- ・45mの高さ制限がある中で、展示場の徒歩圏内にシンボル性の高い魅力施設を集約できるかが重要である。
- ・空港島では、高速艇乗り場があることにより、国際展示場側と企業庁分譲地側が分断されているので、両側を一体的に開発・運用できるよう、両側を結ぶ移動経路の確保が必要である。
- ・空港島全体でみると利用可能な用地が細長いので、大規模な開発を行う場合、島内を円滑に移動できる交通手段の設置が必要である。

〈統合型リゾート関係〉

- ・国際観光都市を実現するためには、国内外の訪問客を呼び込む魅力ある施設整備が必要であり、統合型リゾートとして各種施設を一体的に整備することが望ましい。
- ・アフターコンベンションを充実させるためには、ナイトタイムエコノミーの活性化が重要であり、そのためには統合型リゾートの整備が効果的である。
- ・仮に統合型リゾートとして整備を推進する場合、整備した区域だけが賑わうのではなく、来訪者が周辺地域を回遊し、地域全体の経済活性化につながる仕組みが必要である。
- ・空港島は、インフラが既に整備され早期に施設整備が可能であって、また、市街地から隔離された立地上の特性を活かした弊害防止対策を取ることが可能であることから、ポテンシャルが高い。
- ・統合型リゾートを整備する場合は、安全で健全な規制に基づいて開発されることが必要である。

〈その他、今後の課題等〉

- ・グローバル人材の育成が必要である。
- ・船を使ったアクセス向上の余地が大きいため、対岸部のマリーナの活用も中部国際空港エリアの魅力向上に有効である。
- ・将来的な駐車場不足や渋滞が懸念されるので、交通量予測などの影響調査についてしっかりと検討する必要がある。
- ・二本目滑走路の具体化が急務である。
- ・空港周辺の魅力を向上するために、名古屋ー中部国際空港間のさらなる時間短縮を検討する必要がある。

4. 社会インフラ等の検討

今後の中部国際空港エリアの機能整備を見据え、社会インフラの現状について整理した。

4-1 中部国際空港エリアの今後

空港利用者（航空旅客）は、2017年度は1,153万人となっており、2019年度は1,500万人を目標としている。2019年半ばにはLCC向け新ターミナルビルの供用開始を予定しており、新規就航便やそれに伴う航空旅客の増加が期待される。

また、空港利用者以外の中部国際空港への来訪者数も615万人／年（2017年度東海3県主要集客施設・集客実態調査）となっており、空港そのものの集客性が高くなっている。

また、対岸部では、近年、イオンモールやコストコなどの大規模商業施設が開業し、多くの来場者を集めており、空港島においても、FLIGHT OF DREAMSや2019年8月に開業する愛知県国際展示場など、新たに大規模な集客が見込まれる施設の整備が相次いでいる。就業人口についても、空港島及び対岸部で約9,000人を超える規模（平成26年経済センサス）となっている。

加えて、愛知県においては2019年のラグビーワールドカップの開催やジブリパークの開業、2026年のアジア競技大会の開催、2027年度のリニア中央新幹線の開業など、様々なイベント等が予定されていることから、空港エリアの来訪者はさらに大きく増加し、ゲートウェイとしての役割がますます重要になっていくことが予想される。

【この先10年間に予定されているイベント等】

- ・2019年8月 愛知県国際展示場開業（年間来場者数200万人以上）
- ・2019年半ば LCC向け新ターミナルビル供用開始（年間旅客取扱数450万人）
- ・2019年 ラグビーワールドカップ
- ・2022年 ジブリパーク開業
- ・2026年 第20回アジア競技大会
- ・2027年度 リニア中央新幹線（東京－名古屋間）開業

4-2 交通関連インフラの現状

(1) 道路

中部国際空港エリアは、名古屋駅周辺から名古屋高速道路、知多半島道路、セントレアライン（知多横断道路・中部国際空港連絡道路）といった高速道路等で結ばれている。

また、2027年度のリニア中央新幹線の開業も見据え、東海市（東海JCT）－常滑市（常滑JCT（仮称））間において、西知多道路の整備が推進されているところである。

今後、知多半島道路と西知多道路のダブルネットワーク化により、中部国際空港エリアへのアクセス性及び定時性・信頼性が大きく向上する。

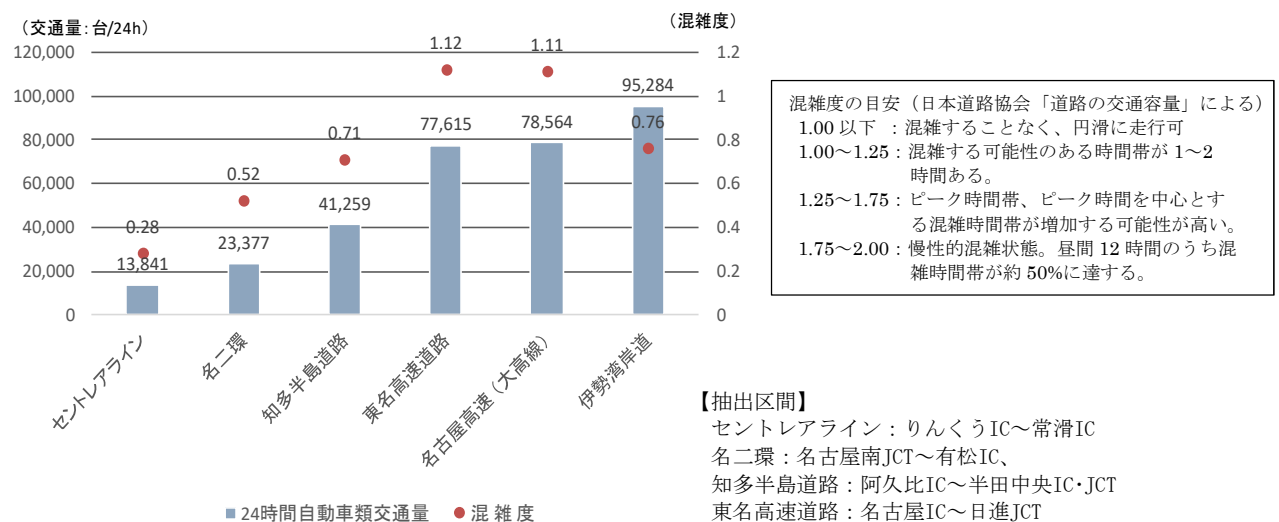


※青色の矢印は下記のグラフ「愛知県内の高速道路等の交通量及び混雑度」の抽出区間を示す。
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

セントレアラインは、交通量 13,841 台/日、混雑度 0.28 < 1 となっており、周辺の高速度道路等と比較して混雑度が低く、円滑な走行が可能となっている。

今後、国際展示場の開業に伴い、中部国際空港連絡道路の交通量が大幅に増加し、空港島のセントレア東交差点の南北交通が大幅に増加することが予想されることから、愛知県道路公社において空港島内への流入車線の 2 車線化などの交差点改良工事を行っている。

【愛知県内の高速道路等の交通量及び混雑度】



【抽出区間】

セントレアライン：りんくうIC～常滑IC
 名二環：名古屋南JCT～有松IC、
 知多半島道路：阿久比IC～半田中央IC・JCT
 東名高速道路：名古屋IC～日進JCT
 名古屋高速(大高線)：高辻～堀田
 伊勢湾岸道：名港中央IC～名港潮見IC

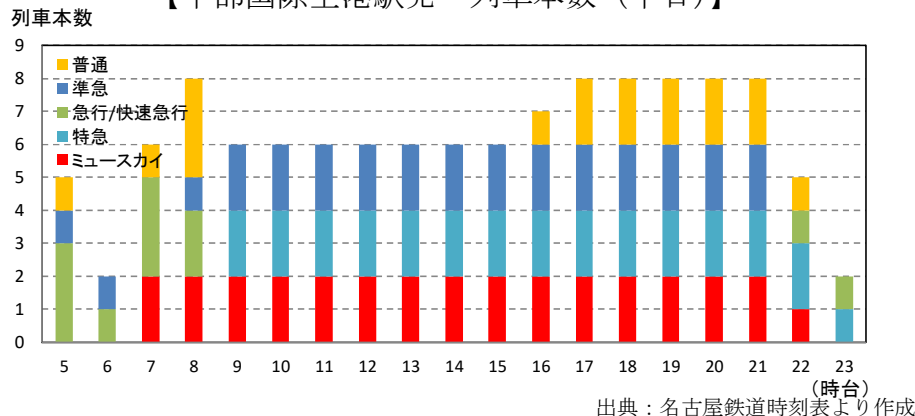
出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

(2) 鉄道

中部国際空港は名鉄で名古屋駅と結ばれており、所要時間は最速で28分である。

中部国際空港駅発の運行本数は、平日が115本/日、休日が114本/日であり、一時間あたり最大で8本となっている。

【中部国際空港駅発 列車本数（平日）】



名古屋市内（神宮前）－中部国際空港間の一日あたりの鉄道輸送力は、平日については、空港行が輸送力：約67,000人に対し乗車実績：約30,000人、神宮前方面行は輸送力：約64,000人に対し輸送実績：約29,000人となっている。

また、休日については、空港行が輸送力：約63,000人に対し乗車実績：約23,000人、神宮前方面行は輸送力：約62,000人に対し輸送実績：約24,000人となっている。

このように、一日あたりの輸送実績は輸送力の半分にも満たない数値であることから、輸送力には一定の余力があるといえる。

【名古屋市内（神宮前駅）－中部国際空港間の輸送力】



※乗車実績は、平日：2018年5月10日（木）、休日：2018年5月12日（土）に実施した乗車調査によるものであり、年末年始等の鉄道利用者が増加する期間については、この限りではない

※輸送力は特別車100%、一般車150%の乗車率で算出

出典：名古屋鉄道提供資料を基に愛知県作成

ただし、平日の朝は利用者が多く輸送余力が小さくなるなど、時間帯別では輸送実績に開きがある。また、年末年始等の繁忙期は、必要に応じてミュースカイの増結・増便により混雑緩和を行っている。

このため、今後、中部国際空港エリアにおいて、大型イベントの開催や新たな大型集客施設等が整備される場合は、円滑な輸送の確保について、名古屋鉄道(株)と予め相談を行うことが適切である。

(3) 駐車場

空港島については、空港の駐車場を中心に約 13,000 台（建設中を含む）、対岸部については、各施設用の駐車場が約 8,000 台あり、各施設において必要な規模の駐車場が整備されている。

一方、年末年始の空港の繁忙期やイベント開催時等には、一時的に駐車場が不足することがあり、周辺駐車場との相互利用を促進していくことが有効である。



【中部国際空港エリアの主な一般駐車場】

| | 名称等 | 収容台数 | 備考 |
|-------|-----------------|-----------|-----------------------|
| 空港島 | 空港駐車場 P1 | 3,350 台 | |
| | 空港駐車場 P2 | 2,450 台 | |
| | 空港駐車場 臨時 P3 | (400 台) | 混雑時のみ |
| | 空港駐車場 (新設・立体) | 約 1,200 台 | 2019 年度上期供用開始予定 |
| | 空港駐車場 (新設・平面) | 約 1,000 台 | 2019 年度下期供用開始予定 |
| | 愛知県国際展示場駐車場 | 3,447 台 | 2019 年 8 月 30 日供用開始予定 |
| | タイムズセントレア空港東 | 253 台 | |
| | タイムズセントレア空港東第 2 | 225 台 | |
| | 東横 INN 中部国際空港 | 1,045 台 | 宿泊者以外も可 (繁忙期を除く) |
| | コンフォートホテル | 119 台 | 宿泊者以外も可 (繁忙期を除く) |
| 対岸部 | りんくうビーチ | 207 台 | 施設利用者用 |
| | イオンモール | 4,000 台 | 施設利用者用 |
| | コストコ 中部空港倉庫店 | 885 台 | 施設利用者用 |
| | めんたいパークとこなめ | 200 台 | 施設利用者用 |
| | まるは食堂 りんくう常滑店 | 100 台 | 施設利用者用 |
| | NTP マリーナりんくう | 202 台 | 施設利用者用 |
| 対岸部周辺 | BOAT RACE とこなめ | 2,470 台 | 施設利用者用 |

※収容台数は普通車で整理

出典：各施設 HP

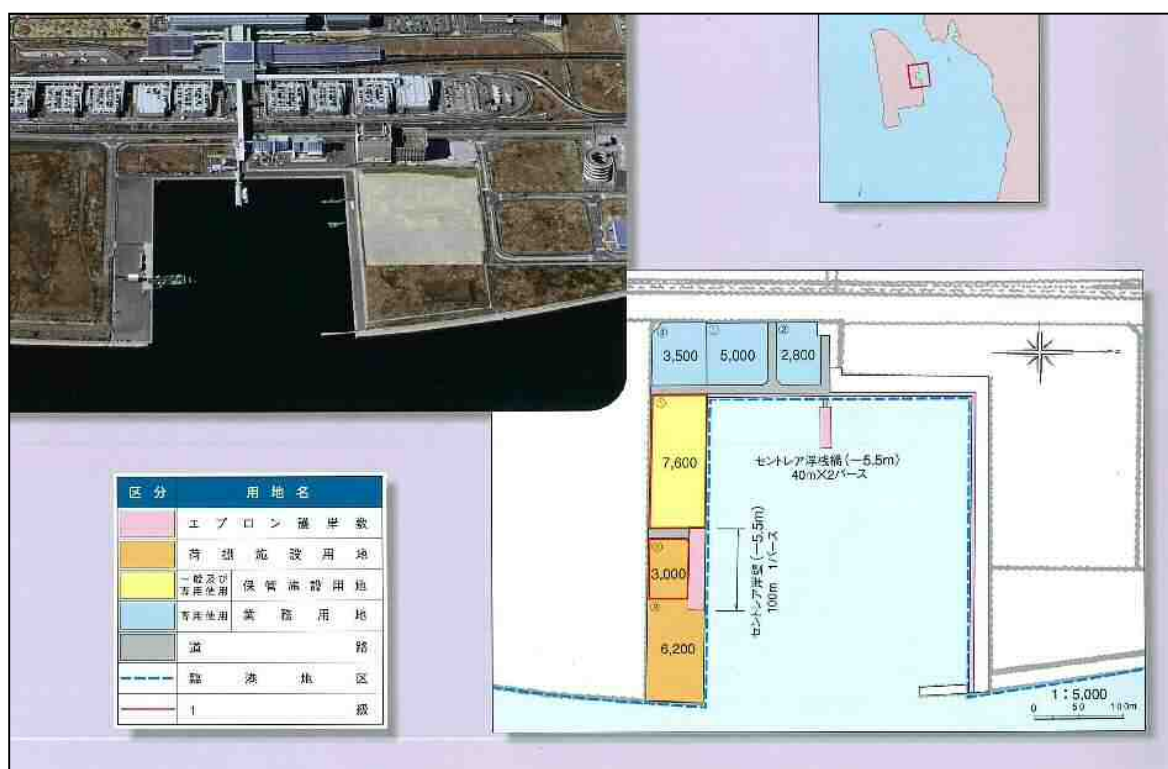
(4) 港湾

空港島内の港湾（常滑港（空港地区））の水深は約-5.5m、セントレア浮棧橋（40m×2 バース）とセントレア岸壁（100m 1 バース）が整備されている。

セントレア岸壁は、主にボーイング 787 型航空機部品を始めとする大型貨物輸送に利用されており、セントレア浮棧橋は一般向けの高速船乗り場として、津ーセントレア間の船舶が就航している。

なお、現在、津ーセントレア間は定員 108 人の高速船が運航しているが、同浮棧橋は、180GT、船長 35m、船幅 12m、定員 235 人の船舶を想定して設計されており、同規模のものであれば係留が可能である。（係留する際は、愛知県の許可が必要）

【常滑港（空港地区）について】



出典：衣浦港公共ふ頭利用計画

【「津（なぎさまち）ーセントレア」間の就航状況】

| | 始発 | 終発 | 便数 | 旅客定員 | 所要時間 |
|-----------|------|-------|------|----------------------|------|
| 津 → セントレア | 6:00 | 21:00 | 15 便 | 一般席 100 人 特別席 8 人 | 45 分 |
| セントレア → 津 | 7:00 | 22:00 | 15 便 | | |

(5) 交通関連インフラの対策

今後、大型イベントの開催や新たな大型集客施設の整備等により、交通量が増加することが予想される。このため、それらによる課題（道路渋滞や駐車場不足等）が生じた場合に備えて、現在各地で導入されている対策について整理した。

なお、実際にどのような対策を講じるかについては、具体的な交通量の見込みなどと合わせて、さらに検討していく必要がある。

①道路渋滞対策

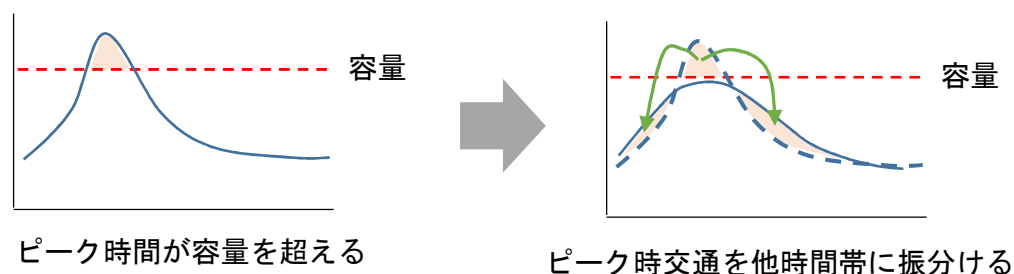
道路渋滞対策はハード整備とソフト施策に大別されるが、今回はソフト施策を中心に整理した。

| | 目的 | 手法 |
|-------|------------|-------------------------------|
| ハード整備 | 交通容量拡大 | ・バイパス整備 ・交差点改良 等 |
| ソフト施策 | 交通需要の抑制・調整 | ・利用時間帯の調整 ・公共交通機関等への利用転換 等 |

1) 利用時間帯の調整

自動車の利用台数は常に一定ではなく、年変動（例：年末年始などの繁忙期と閑散期があること）、時間変動（例：朝夕の通勤時と夜間）がある。

利用時間等の調整とは、ピーク需要を何らかのインセンティブにより他の時間帯に誘導して、需要全体に均すことで容量以下にする手法である。具体的には、イベントや営業開始（終了）時間を遅く（早く）することや、ピーク時とそれ以外で利用料金に差をつけるロードプライシング等がある。



【ロードプライシング】

有料道路制はもともと道路整備に要した資金の回収を目的としたものだが、道路利用者に課金する（＝料金抵抗を高める）ことで、全体の交通量を抑制する方法としてロードプライシング（Road Pricing）がある。

課金方法には、主に可変料金制（ピーク時に料金割増（オフピークに割引））と、エリア課金（指定区域に進入する全車両に課金する方法）があり、我が国の高速道路で実施されている深夜割引等は、この一種となる。

| 名称 | 内容 | 適用例 |
|-------------------|------------------|--------------|
| 可変料金制 | 特定の時間帯の料金を割増（割引） | 日本 |
| エリア課金 （コードン課金） | 指定地域内への進入車への課金 | シンガポール、ロンドン等 |

ロードプライシングの導入理由には、混雑緩和や環境負荷の軽減があり、シンガポールやロンドンの取組がよく知られている。

ロードプライシング施策の実施にあたっては、導入する時間帯や地域、方面、料金の割増（もしくは割引）の金額などを組み合わせて考えることになる。



シンガポールのロードプライシング
(Electronic Road Pricing)
写真提供：三菱UFJリサーチ&コンサルティング

| | シンガポール | ロンドン |
|------|---------------------------|---|
| 導入時期 | 1975 年 | 2003 年 |
| 課金目的 | 渋滞緩和 | 渋滞緩和、バス交通の改善 |
| 対象車両 | 対象エリアに流入する車両 (緊急車両を除く) | 対象エリア内の通行車両（緊急車両、ハイブリッド車等を除く） |
| 課金方法 | 車載器による課金 | <ul style="list-style-type: none"> ・別途、入域許可証を購入 ・設置されたカメラでナンバープレートと入域許可証と照合、引き落とし |
| 課金額 | 約 30～500 円/回（時間帯で異なる） | 一律 約 1,250 円/日 ※実施は平日 7～18 時 |

出典：第 10 回鎌倉市交通計画検討委員会専門部会参考資料

2) 公共交通機関等への利用転換

公共交通機関（鉄道やバスなど）は乗用車と比べてスペース効率が高い。例えば、定員30人のバス1台と同人数を輸送するには、定員5人の乗用車が6台必要である。

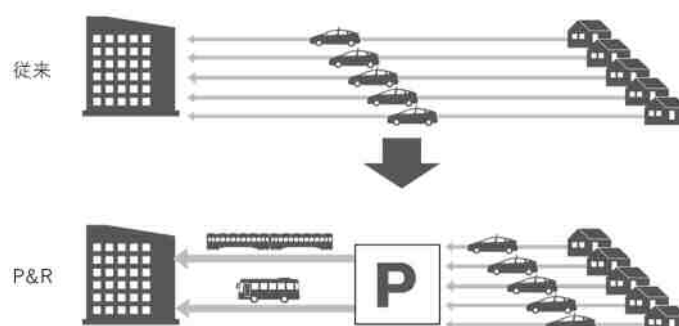
こうした公共交通機関への転換を促すには、次の方法がある。

- ・パーク&ライド
- ・公共交通転換を促すインセンティブ
- ・従業員の鉄道等の公共交通勤務の義務化（交通費の定期支給） 等

【パーク&ライド】

乗用車などを目的地の中間点（駐車場）でバスや鉄道に乗り換える方法がパーク&ライド（P&R）である。

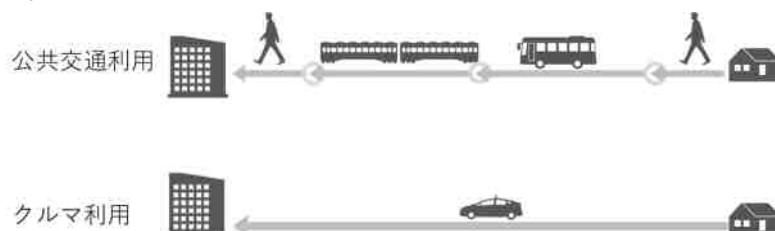
駐車場の場所については、目的地付近や主要なバスターミナル等とすることが考えられる。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

【公共交通転換を促すインセンティブ】

自家用車利用はドアツードア（Door to Door）で快適に移動できるが、公共交通利用はバス(電車)への乗り換え、待ち時間などのタイムラグ、運賃の割高感といった点から、利用者選択において劣位にあるとされてきた（利用者利便・快適性においてクルマ>公共交通）。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

そこで、公共交通利用を促進するための方策として、従来から様々な割引制度が活用されており、P&Rにおいても料金割引等が導入されている事例がある。（「タイムズ」では、交通系ICカードで駐車場と鉄道を続けて利用する場合にポイントを付与）

また、近年注目されているMaaS（Mobility as a Service）は、各公共交通事業者等のこうした取組をICT等の技術により統合し、利用者にとって公共交通をより使いやすくする仕組みとみることができる。

【従業員利用の義務化】

例えば従業員に対しては、鉄道等の公共交通勤務の義務化（交通費を定期券等の現物で支給）、P&Rを従業員専用とする等の方法が考えられる。

② 駐車場対策

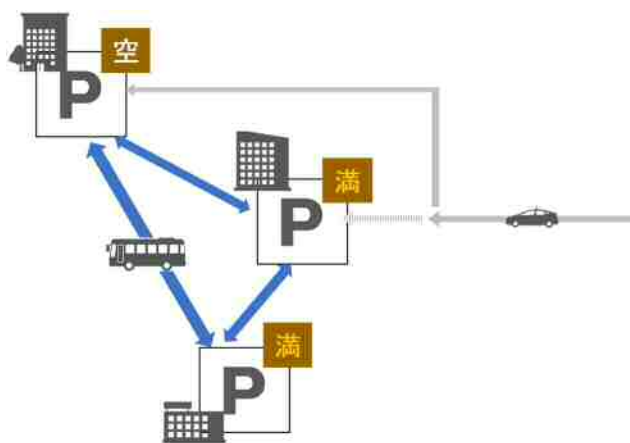
駐車場対策として、新たな土地の活用や平面駐車場の立体駐車場化による駐車台数の増加が考えられるが、土地や道路整備の状況により制約がかかることがある。そこで、今回は駐車台数を増加させずにできる対策について整理した。

1) 空港エリア全体の駐車場のシステム管理（相互利用）

駐車場容量（駐車可能台数）を個々の施設で管理するのではなく、中部国際空港エリア全体で一体的に運用することにより、限られた駐車場資源を有効に活用することができる。

一体運用自体の技術的課題は多くないが、各施設管理者の合意形成は当然必要である。

また、関係利用者が目的と異なる施設の駐車場へ入庫した場合、駐車場から目的施設までの移動確保が必要である。この施設間を結ぶものとしてエリア内の巡回バスの運行やスマートモビリティ、パーソナルモビリティ等の活用が考えられる。

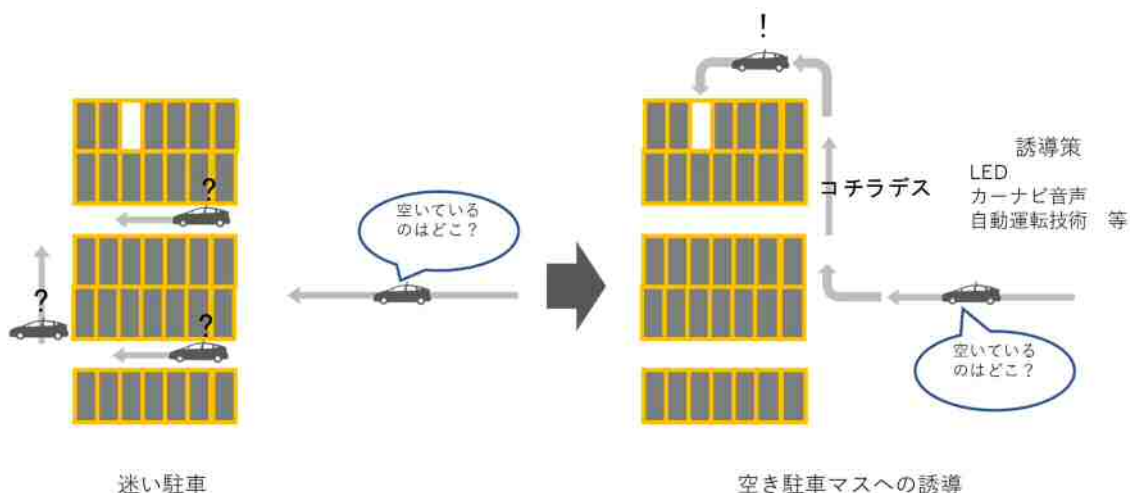


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

2) ICT 技術による駐車対策（迷い行動の軽減）

進入車両を空き駐車マスに円滑に誘導することができれば、“迷い駐車”を軽減し、駐車場資源の有効活用と混雑緩和につながる。

これを ICT 技術の組み合わせで軽減していく方策が”ITS 駐車場”として検討されている。例えば、監視カメラや自動運転技術等によって、迅速に空き駐車マスへ誘導することが想定される。また、ICT 技術により、ネット（スマホ）で駐車予約、駐車マスまでの誘導、駐車場代金の領収も管理できるようになる。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

4-3 社会供給系インフラの現状

(1) 電気

中部国際空港エリアの電力供給の状況について中部電力(株)に問い合わせ、以下を確認した。

(現状)

- ・ 空港島、前島ともに特別高圧区域である。
- ・ 一定の供給余力を有している。

(開発時における対応)

- ・ 供給可能量は開発の計画内容によって変動する。
- ・ 開発内容を踏まえ、中部電力において供給体制等について検討する。
- ・ 工事の費用負担はケースバイケースとなる。

(2) ガス

中部国際空港エリアのガス供給の状況について東邦ガス(株)に問い合わせ、以下を確認した。

(現状)

- ・ 空港島内は中圧管等が敷設済みであり、一定の供給余力を有している。
※中圧管から直接引き込む場合は、①利用設備が中圧仕様であるか、②利用設備が低圧仕様でも定格ガス量の合計が 250m³/h を超える場合となる。

(開発時における対応)

- ・ 供給可能量は開発の計画内容によって変動する。
- ・ 開発内容を踏まえ、東邦ガスにおいて供給体制等について検討する。
- ・ 工事の費用負担はケースバイケースとなる。

(3) 上水道

中部国際空港エリアの上水道の状況について常滑市（建設部水道課）に問い合わせ、以下を確認した。

(現状等)

- ・中部国際空港エリアは中央配水区(計画配水量 16,430m³/日)に該当し、中央配水場からφ600で供給しており、一定の供給余力を有している。
(現在の設備は、空港島及び対岸部のすべての企業庁用地の利用を想定した配水計画を基に整備)
- ・配水管はすべて耐震化済みであり、災害時は久米配水場からのバックアップ機能がある。

(開発時における対応)

- ・供給可能量は開発の計画内容によって変動する。
- ・開発内容を踏まえ、常滑市において供給体制等について検討する。
- ・工事の費用負担はケースバイケースとなる。

【常滑市水道基幹管路図】



【空港用水量の実績と予測】

1. 給水量の実績と予測

| | 実績値(日平均) | | | 計画値(H38) | |
|------|----------|---------|---------|----------|---------|
| | H25 | H26 | H27 | 一日平均 | 一日最大 |
| 空港本体 | 936.4 | 869.7 | 899.6 | 1,500.0 | 1,875.0 |
| 空港島 | 332.0 | 395.0 | 433.9 | 1,300.0 | 1,625.0 |
| 対岸部 | 434.5 | 459.4 | 896.1 | 1,500.0 | 1,875.0 |
| 合計 | 1,702.9 | 1,724.1 | 2,229.6 | 4,300.0 | 5,375.0 |

※一日最大給水量=日平均給水量/負荷率(0.8)

2. 空港本体(一日平均使用水量)

| 用途 | 実績値 | | | 計画値 | |
|------|-------------------------|-------|-------|--------|--------|
| | H25 | H26 | H27 | H38 | |
| 空港本体 | 旅客数(千人) | 9,871 | 9,902 | 10,424 | 12,000 |
| | 使用水量(m ³ /日) | 936.4 | 869.7 | 899.6 | 1,500 |

資料) 常滑市水道事業ビジョン(平成29年度~38年度)

(4) 下水道

中部国際空港エリアの下水道の状況について常滑市（建設部下水道課）に問い合わせ、以下を確認した。

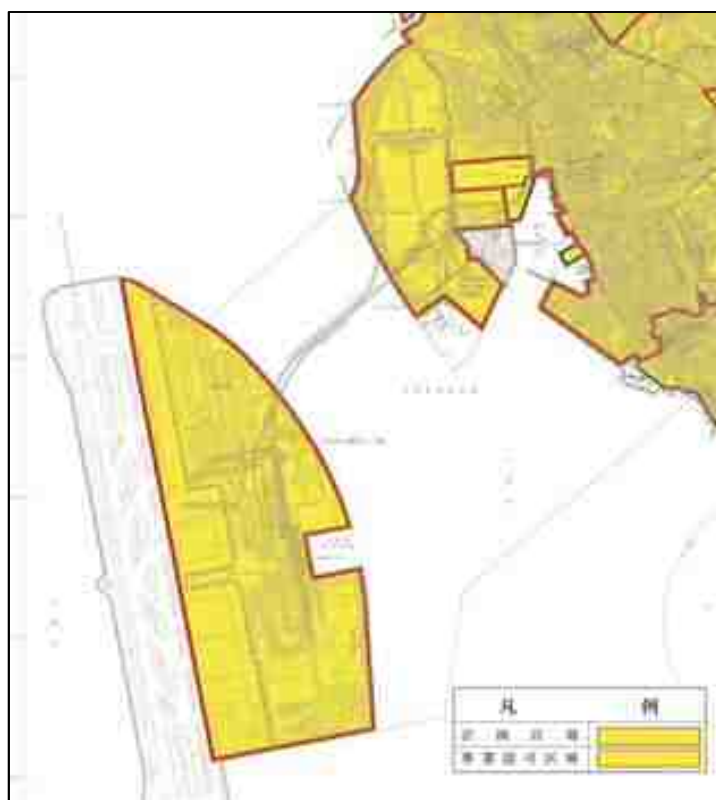
(現状等)

- ・中部国際空港エリアは下水道の供用区域（滑走路を除く）であり、対岸部の東側に位置する常滑浄化センターにて汚水処理をしている。
（空港島の汚水はセントレア汚水中継ポンプ場から圧送）
- ・中部国際空港エリアの下水道インフラ（管渠等）は、平成13年に策定した「常滑市空港島及び前島地区汚水幹線実施設計（基本設計）」での想定負荷量をもとに整備しており、一定の排水余力はある。
（空港島及び対岸部のすべての企業庁用地の利用を想定した下水負荷量を基に整備）

(開発時における対応)

- ・事業者において汚水の排水計画書を作成し、事前協議を実施。汚水の排水量によっては、事業者は貯留槽の付置が必要である。
- ・雨水についても、事業者において常滑市で管理する流域図並び流域界を確認した上で、排水計画書を作成し、事前協議を実施する必要がある。

【事業計画区域図】



出典：常滑市 HP

(5) 廃棄物処理 (ゴミ)

中部国際空港エリアの廃棄物処理について常滑市（環境経済部生活環境課）に問い合わせ、以下を確認した。

(現状等)

- ・ 事業系一般廃棄物として、収集を含め処理処分を事業者自らが行う。(廃棄物の処理及び清掃に関する法律第3条が根拠)
- ・ 事業者は常滑市認可の収集業者に依頼する。(市は収集しない)
- ・ 常滑市は各事業者に対して、事業系廃棄物の減量協力を求めている。

(開発時における対応)

- ・ 上記に倣い、事業系一般廃棄物として収集処理処分を事業者が手配、実施する。
- ・ 事業者はゴミ減量への協力が必要となる。

(6) 通信

中部国際空港エリアの通信インフラの状況について、通信事業者のHP等で以下を確認した。

(現状等)

- ・ 空港島は光ファイバーケーブルが敷設済みである。

(開発時における対応)

- ・ 開発内容を踏まえ、通信事業者において必要な設備を検討する。

5. まとめ

本調査では、平成30年3月に取りまとめられた「国際観光都市としての機能整備に関する研究会」での意見を踏まえて、MICEを核とした国際観光都市の実現に向けた検討を行った。

(1) 各調査項目別の調査結果

①具体化検討のための情報収集・整理

愛知県は優れた交通インフラと有数の産業力を有するとともに、ゲートウェイとなる中部国際空港エリアでは魅力的な機能の充実が進む一方、利用可能な土地が十分にあり、今後、MICEや訪日外国人観光客を呼び込むポテンシャルが非常に高いといえる。

②アイデア募集の実施

アイデア募集では、①の調査項目において整理した愛知県の様々な情報を「Information Package」として提示することにより、民間企業の関心を集めることにつながった。

また、アンケートやヒアリングを通じて、研究会の取りまとめにある「国際会議場等のMICE施設」、「多様なニーズに対応する宿泊施設」、「アフターコンベンションにも資するエンターテイメント施設」の整備や、「最先端技術を活用したモデル未来都市を目指す」等の具体化に向けて、各社の強みを活かした様々なアイデアや意見を収集することができた。

なお、提示されたアイデア等の中には、IRの活用に関するものもあった。IRについては、今後、国から基本方針やスケジュールなど詳細な内容が示されることから、そうした動向を注視していく。

③社会インフラ等の検討

中部国際空港エリアは、今後さらに来訪者が増加していくと予想されるが、当該エリア自体が企業誘致による開発を前提とした用地が中心であることから、必要な社会インフラ等はある程度の余力をもって整備済みであることが確認できた。

(2) まとめ

本調査を通じて、中部国際空港エリアは国際観光都市を目指す上で高いポテンシャルを有しており、民間企業の知見・技術・資金を活用することによって、研究会の取りまとめに沿った機能の整備を実現できる可能性が十分にあることを確認できた。

しかしながら、今回は民間企業での検討期間が短かったこともあり、個々の施設を具体的にイメージするところまでは至らず、今後、さらに検討を深めていく必要がある。

愛知県においては、引き続き民間企業にヒアリングを行いながら、MICE施設、宿泊施設、アフターコンベンションにも資するエンターテインメント施設等について、中部国際空港エリアのポテンシャルや市場規模に相応しい種類や機能、規模などを具体的かつ詳細に検討していくことが重要である。

併せて、当該エリアの整備に留まらず、空港を起点とした周遊観光を促進していくことにより、地域全体の魅力向上を図る検討も必要である。

これらの他、大規模開発を行った際の交通量の予測調査や、南北に長い空港島内の円滑な移動手段の確保などについては、国際観光都市の具体化の進展に合わせて検討すべき課題といえる。

愛知県国際展示場の開業が2019年8月に予定される中、国際観光都市に相応しい魅力的な施設や機能が早期に導入されるよう、スピード感をもってさらに検討を深めていくことが求められる。