

中部国際空港のアクセス考察

「セントレア」の愛称で親しまれる愛知県常滑市沖の中部国際空港は、本年2月に開港10周年を迎えるが、国際拠点（ハブ）空港としての地位を十分に確立したとは言い難い。2020年の東京五輪・パラリンピックや2027年のリニア中央新幹線開業を見据えて、官民が連携して国際線旅客便の誘致活動を強めるだけでなく、空港までの地上アクセスを拡充することが不可欠だ。

1 はじめに

中部国際空港（以下中部空港）は、愛知県豊山町の旧名古屋空港（現・県営名古屋空港）に代わる中部圏の新たな空の玄関として、また成田国際空港（以下成田空港）、関西国際空港（以下関西空港）に次ぐ3番目の国際ハブ空港として、名古屋から約40キロ離れた常滑市沖の人工島に2005年2月17日に開港した。

空港の建設・所有・運営は、民間企業と国・地方自治体が出資する「中部国際空港株式会社」に一元化され、国内空港では初めて民間主導で開発された。建設の際は、新工法の採用などで工期を短縮し、徹底したコスト削減で当初予算化された7,680億円の総事業費を2割少ない5,950億円に圧縮して注目された。

一方、開港後は順風満帆だったとは言えない。週267便の運航でスタートした国際線旅客便は、2007年夏ダイヤで週354便まで増えたが、その後は景気後退や原油価格の高騰で減便が相次ぎ、2009年冬には開港時を下回る週266便に落ち込んだ。2010年以降も週270～290便台で停滞してきた。

2014年冬ダイヤは、景気の持ち直しや格安航空会社（LCC）の就航拡大を受けて週299便（27都市、2015年1月）まで回復したが、一部のLCC路線が運休や就航延期を表明するなど、週300便水準の安定確保には至っていない。

中部空港は、2014年度の航空旅客数について、円安による訪日外国人の増加もあり、国際線と国内線を合わせて1,010万人と6年ぶりの大台超えを見込んでいる。それでも福岡空港（1,929万人：2013年度）にも及ばないのが現状で、中部空港が国際ハブ空港の地位を十分に

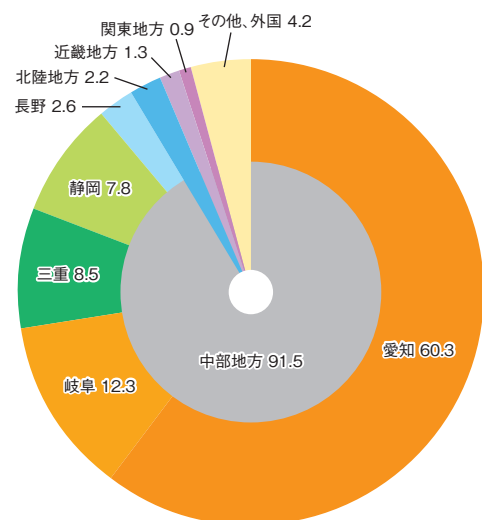
確立したとは言い難い。国は目下、今後の世界的な航空需要の増加予測に対して、主に羽田空港（東京国際空港）の機能強化で応じようとしている。

本稿は、中部空港が今後、国内外の航空需要を取り込んでいくためには「空港アクセスの拡充」が欠かせないとこの立場から、アクセスの現状を考察し、提案を行いたい。

2 中部空港アクセスの現状

国内空港のアクセスを分析できる統計の一つに、国土交通省航空局が国内空港からの出国旅客・トランジット旅客を対象に毎年度行っている「国際航空旅客動態調査」がある^(注1)。同調査の直近の確報である2012年度（平成24年度）調査結果を中心に、中部空港アクセスの現状を考察する。

図表1 中部空港から出国した日本人旅客の居住地構成（%）



出所：国土交通省「平成24年度国際航空旅客動態調査」より共立総合研究所にて作成
 (注1)「その他、外国」は、中部・北陸・近畿・関東地方以外の国内居住と、外国居住。
 (注2)四捨五入の関係で合計は100%にならない。

(1)「愛知・岐阜以遠」からの利用客獲得に苦戦

まず、中部空港から出国した日本人旅客の「居住地」を見ると、おひぎ元の愛知県が全体の60.3%に上る。次いで岐阜県が12.3%で、2県で7割超を占める。さらに長野、静岡、三重県を加えた中部5県で9割を超える^(注2)。しかし、中部空港に比較的近い長野県は2.6%にとどまり、静岡、三重両県も10%に満たない。北陸は4県合わせても2.2%だ^(図表1)。

また、居住地別に日本人旅客が「出国時に利用した空港」を見ると、中部空港の利用率が8割を超えるのは愛

知、岐阜の2県だけだ。これに対し、成田空港は茨城、栃木、千葉の3県、関西空港は近畿6府県でそれぞれ利用率が8割を超える^(図表2)。

長野県は6割近くが成田空港を利用し、中部空港利用は2割強にとどまる。北陸4県は、成田空港の利用が多い県と、関西空港の利用が多い県に分かれる。

以上から、中部空港は、愛知・岐阜両県の居住者の利用が集中する一方で、「愛知・岐阜以遠」で中部空港に比較的近い長野県や北陸などの需要を取り込み切れていない状況が見て取れる。

図表2 居住地別に見た出国者の利用空港割合

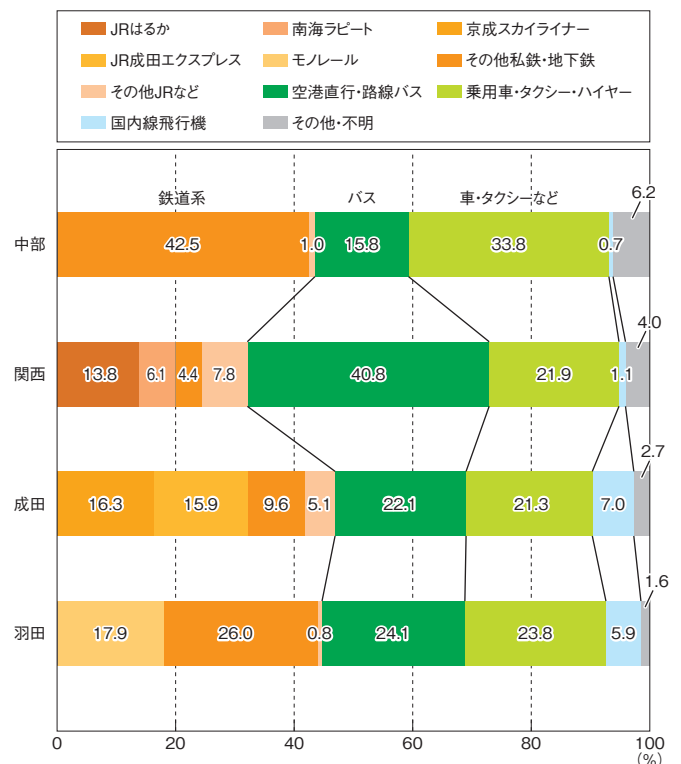
		中部	関西	成田	羽田
東北地方	岩手		3.2%	64.7%	8.8%
	宮城	1.1%	2.3%	63.4%	10.5%
	秋田			60.6%	14.5%
	山形	0.6%	0.8%	60.9%	26.6%
	福島			75.1%	14.5%
関東地方	茨城			89.2%	10.1%
	栃木		0.1%	88.7%	10.6%
	群馬		1.0%	80.0%	18.7%
	埼玉	0.1%	0.7%	78.6%	20.0%
	千葉	0.2%	0.2%	84.7%	14.8%
	東京	0.2%	1.0%	68.3%	29.8%
	神奈川	0.2%	0.7%	61.9%	36.9%
	山梨	0.4%		68.0%	31.1%
中部地方	長野	23.2%	0.8%	58.9%	16.4%
	岐阜	81.9%	5.0%	12.1%	0.8%
	静岡	29.3%	2.2%	42.5%	13.6%
	愛知	83.1%	3.6%	11.4%	1.5%
	三重	66.0%	21.5%	11.1%	1.3%
北陸地方	新潟	0.9%	0.1%	51.9%	10.4%
	富山	12.1%	15.4%	28.8%	14.5%
	石川	8.0%	16.8%	41.9%	8.4%
	福井	23.7%	51.9%	3.8%	0.7%
近畿地方	滋賀	5.5%	88.4%	3.6%	1.9%
	京都	0.6%	82.7%	12.7%	3.3%
	大阪	0.2%	90.4%	6.8%	2.1%
	兵庫	0.3%	86.8%	9.1%	2.3%
	奈良	0.4%	93.1%	4.6%	1.7%
	和歌山		90.5%	9.0%	0.5%
四国地方	徳島		79.5%	9.6%	3.7%

出所:国土交通省「平成24年度国際航空旅客動態調査」より共立総合研究所にて作成
 (注1)中部・北陸地方以外は、出国者の60%超が1カ所の空港に集中している都府県のみを抽出した。
 (注2)空欄は0%。

(2) 高速道路より鉄道に依存

次に、中部空港から出国した日本人旅客が、自宅からどのような交通手段を使って空港まで移動したかを見ていく。自宅～空港間で複数の交通手段を使う人もいるため、「最終アクセス交通手段」(最後に使った交通機関)について、他空港と比較する^(図表3)。

図表3 空港別に見た最終アクセス交通手段構成(%)



出所:国土交通省「平成24年度国際航空旅客動態調査」より共立総合研究所にて作成
 (注1)「その他・不明」は、貸切りバスと旅客船・フェリーを含む。
 (注2)四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

中部国際空港のアクセス考察

中部空港出国者の最終アクセス交通手段は、空港に直接乗り入れている名古屋鉄道(調査項目は「その他私鉄・地下鉄」)の回答割合が、全体の42.5%と最も高い。続いて「乗用車・タクシー・ハイヤー」が33.8%、「空港直行・路線バス」が15.8%となっている。

関西空港は「空港直行・路線バス」が40.8%、「乗用車・タクシー・ハイヤー」が21.9%と続く。JR西日本の空港特急「JRはるか」は13.8%、南海電気鉄道の空港特急「南海ラピート」は6.1%だ。

成田空港は「空港直行・路線バス」が22.1%、「乗用車・タクシー・ハイヤー」が21.3%、京成電鉄の空港特急「京成スカイライナー」が16.3%、JR東日本の空港特急「JR成田エクスプレス」が15.9%と比較的分散している。羽田空港も分散型で、空港に乗り入れている京浜急行電鉄(「その他私鉄・地下鉄」)が26.0%、「空港直行・路線バス」が24.1%、「乗用車・タクシー・ハイヤー」が23.8%、「モノレール」が17.9%などとなっている。

中部空港は、4空港の中でもとりわけ「空港直行・路線バス」の割合が低い。これは直行バスの路線数(図表4)が比較的少ないためと見られる。逆に、「乗用車・タクシー・ハイヤー」の割合は4空港で最も高いが、「空港直行・路線バス」と「乗用車・タクシー・ハイヤー」の割合の合計は、周辺府県からの直行バス路線が充実している関西空港に及ばない。中部圏は高速道路網が比較的充実しているが、中部

空港へのアクセスは、「高速道路」よりもむしろ「鉄道」に依存しているところが大きいと言える。

(3) 便利だが代替のない鉄道アクセス

中部空港に唯一乗り入れている名古屋鉄道は、名鉄名古屋～中部国際空港間(39.3キロ)で、全車指定席の空港特急「ミュースカイ」と一般の特急を平日は上下各60本、土休日は上下各64本運行している。「ミュースカイ」を他の空港のアクセス特急と比べた場合、所要時間や料金の面で比較的優位にある(図表5)。

一方、名鉄名古屋～中部国際空港間は、鉄道事故などが発生すると中部空港の利用客への影響が大きくなりがちだ。最近では2014年11月15日早朝、常滑市内の名鉄常滑線の踏切で特急電車と乗用車が衝突した事故で、電車が1時間余り現場に停車し、約6,000人に影響が出たことが記憶に新しい(注3)。

名古屋鉄道によると、同区間の踏切数は84カ所に上る。中部空港が開港した2005年以降、線路や駅の高架化で15カ所の踏切を廃止したが、さらに減らす計画は今のところないという。

関西、成田、羽田空港はいずれも、鉄道会社が2社ずつ乗り入れている。どちらかが鉄道事故などで運行できなくなった場合も、もう一方によって都心からの鉄道アクセスを確保することが可能だ。

図表4 中部空港と関西空港の主な空港直行バス・路線バス

中部		関西			
出発地		出発地			
名古屋市内	名鉄BC(栄経由) 藤が丘	大阪市内	大阪駅前・茶屋町・新梅田シティ・千里中央 近鉄上本町・心斎橋・OBP あべのハルカス なんば 南港・天保山(海遊館)・USJ	兵庫	神戸三宮・六甲アイランド 尼崎 西宮 姫路
愛知県内	豊田市駅(2路線) 岡崎駅 知立駅 南安城駅 知多半田駅 上野間駅	大阪府内	大阪空港・蛍池駅 阪急・JR茨木 京阪守口 枚方市・京阪くずは 東大阪 堺東・中もず 泉北ニュータウン・河内長野 りんくうプレミアムアウトレット	京都	京都駅
三重	桑名駅 新正車庫(四日市市)			奈良	近鉄・JR奈良 近鉄学園前・学研都市 大和八木・桜井
静岡	浜松駅 掛川IC			和歌山	和歌山
				四国地方	淡路・鳴門・徳島 高松
				中国地方	岡山
				愛知	名古屋(名鉄BC)
計13路線		計26路線			

出所:中部空港、関西空港、関西空港交通、南海バス、「路線図ドットコム」ホームページより共立総合研究所にて作成

(注1)2015年1月現在。

(注2)空港発のみの路線は除く。

中部空港アクセスは鉄道への依存度が高いだけに、万が一の時に代替となる公共交通機関がないことは「リスク」だと言える。国内外の主要都市が国際空港と都心を結ぶアクセスの改善に力を入れている昨今、競争力確保の点からも、中部空港の鉄道アクセスには物足りなさを感じざるを得ない^(注4)。

3 中部空港アクセス拡充への提案

これまでの考察から、中部空港アクセスについて以下の課題が考えられる。

- ・高速道路網を生かし切れていないため、広域から空港利用客を取り込めていない
- ・鉄道1ルートへの依存度が高く、事故・災害時の備えや、訪日外国人の増加などを見据えた多様なアクセス体系になっていない

本稿ではこれらの対応策として、以下の2案を提示したい。

(1) 高速道路網を生かすアクセス体系への再編 ～高速道路の名古屋駅直結の有効性～

まずは、高速道路を名古屋駅に直結させて、名古屋駅(発着は名鉄バスセンター)と全国の主要都市を結んで

いる既存の「都市間高速バス」を、中部空港アクセスとしてより活用することだ。

現在、名古屋駅至近の名古屋高速道路の出入り口は2カ所ある。ただ、駅周辺の一般道は交通量が多く、都市間高速バスは高速出入り口と名鉄バスセンターの間を10分程度かけて走行している。

そこで、名古屋高速を走行するバスや車が、そのまま名古屋駅に乗り入れられるような構造にしてETC専用のスマートインターチェンジを設ければ、駅を起点としたバスや車の移動が円滑になり、空港アクセスの点からも利便性や速達性が格段に向上する。

各地から都市間高速バスで名古屋まで来た空港利用客は、バスターミナル内で空港行きバスに乗り換えられるのが理想的だ。しかし現在、名古屋駅～中部空港間をノンストップ運行するバス路線はない。

名古屋市都心部と空港を結ぶバス路線は、開港から1～2年で相次いで廃止された。現在は中部運輸局などの要請で、名鉄バスセンター発着の「セントレアリムジン」が実証運行という形をとっている。栄の主要ホテルなどを経由するため、名鉄バスセンターからの所要時間は85分と、速達性で名鉄の「ミュースカイ」に劣る(図表6)。

名古屋高速を駅に直結させた上で、駅からノンストップの

空港行きバスを運行すれば、走行距離的には図表6の栄～空港間(48分)と同程度の所要時間で空港へ行ける。接続ダイヤを工夫し、鉄道より料金を抑えれば、バスによる空港利用需要が生まれると考える。

当然ながら、都市間高速バスから「ミュースカイ」への乗り継ぎも円滑にできるような駅・バスターミナル構造にすべきだ。名古屋駅については、リニア開業に向けて名古屋市や鉄道会社などが再整備を計画している。新幹線・リニアとJR在来線、私鉄、地下鉄の乗り継ぎ利便性を向上させる

図表5 4空港の鉄道アクセス特急(快特・快速)比較

	鉄道会社	特急の名称など	区間	営業キロ	所要時間	料金
中部	名鉄	ミュースカイ	名鉄名古屋～中部国際空港	39.3キロ	28分	1,230円
関西	南海	ラピート	難波～関西空港	42.8キロ	35分	1,430円
			天王寺～関西空港	46.0キロ	30分	2,230円
			新大阪～関西空港	60.5キロ	48分	2,850円
			京都～関西空港	99.5キロ	74分	3,370円
成田	京成	スカイライナー	日暮里～成田空港	62.0キロ	38分	2,470円
	JR	成田エクスプレス	東京～成田空港	79.2キロ	53分	3,020円
羽田	京急	エアポート快特	品川～羽田空港国際線ターミナル	12.5キロ	11分	410円
	東京モノレール	空港快速	浜松町～羽田空港国際線ビル	14.0キロ	13分	490円
	(乗り継ぎ) JR→京急	山手線など→エアポート快特	東京～羽田空港国際線ターミナル	19.3キロ	約30分	580円
	(乗り継ぎ) JR→モノレール	山手線など→空港快速	東京～羽田空港国際線ビル	17.1キロ	約30分	650円

出所:各鉄道会社、「駅すばあとワールド」ホームページより共立総合研究所にて作成

(注1)2015年1月現在。

(注2)所要時間は空港行き方面の平日ダイヤの最短時間。乗り継ぎのケースは乗り継ぎ時間を考慮した。

(注3)料金は運賃と指定席料金の合計額(京急、東京モノレールを除く)。運賃は切符使用の場合。

はるか、成田エクスプレスは通常期料金。

中部国際空港のアクセス考察

のが第1の目的だが、名古屋高速を直結させて交通ネットワーク全体を高めようという構想も出ており、支持したい。

なお、高速道路網の活用策としては、長野県南部、静岡県西部、北陸各県と中部空港を結ぶ「直行バス」の増強も考えられるが、採算性が大きな壁だ。実際、開港当初運行していた直行バス路線が、乗客の伸び悩みから休廃止された例もある^(注5)。現状では、直行バスの競争環境はかなり厳しく、新規路線の大幅増加や、既存路線の運行拡大はすぐには見込めないだろう。

(2) 鉄道アクセスの二重系化

～あおなみ線延伸の可能性～

次に、第3セクター鉄道の「あおなみ線」(名古屋臨海高速鉄道:名古屋～金城ふ頭間、15.2キロ)を、中部空港の2本目の鉄道アクセスとして延伸することだ。

あおなみ線を中部空港まで延伸する構想は、あおなみ線開業・空港開港前の1990年代に、名古屋市と愛知県、経済団体などが検討した経緯がある。当時は金城ふ頭駅(名古屋市港区)から空港までの約25キロを海底トンネルで直結させる案で、事業費は約2,000億円と見込まれた。しかし、名鉄常滑線(常滑～空港間は新設の空港線)を空港アクセスにすることになり、あおなみ線は現在の区間で2004年に開業した^(注6)。

名古屋市によると、市は2003年度にも延伸について独自に検討している。海底トンネルを約6キロに短くして、名古屋港北浜ふ頭(旧南3区)で貨物線の名古屋臨海鉄

道に接続させた上で、名鉄常滑線の新舞子駅(愛知県知多市)の手前で名鉄に乗り入れる案で、この場合の事業費は約800億円と試算した。

結局、空港開港後の名鉄常滑線の乗客が当初予想を下回り、あおなみ線の延伸計画は具体化しなかったが、後者の「新舞子乗り入れ」案(図表7)はかなり現実的だ。

想定延伸区間のうち、地上では既存の鉄道路線を利用するため、用地買収が少なくて済む。新舞子～空港間(11.0キロ)は、あおなみ線が名鉄側に設備使用料を支払って走行することで、名鉄の経営に大きな損失を与えずに2本の鉄道アクセスが「共存」できる可能性が見えてくる。新舞子～空港間のうち6.0キロはすでに高架化されており、比較的走行しやすい。

図表7 あおなみ線「新舞子乗り入れ」案のイメージ



出所:名古屋市の構想より共立総合研究所にて作成

図表6 名古屋駅～中部空港間の鉄道とバスのアクセス比較

	鉄道:名鉄ミュージスカイ	バス:セントレアリムジン
区間	名鉄名古屋～空港	名鉄BC～栄～空港 (名古屋高速「東新町」出入口経由)
所要時間	最短28分	名鉄BC～空港→85分 栄～空港→48分
運行本数	上り31本、下り32本/日	4往復/日
料金	1,230円	1,000円

出所:名古屋鉄道、名鉄バスホームページより共立総合研究所にて作成

あおなみ線を「新舞子乗り入れ」案で延伸して空港まで行くルートは、単純計算上では名鉄名古屋～空港間とほぼ同じ距離(約40キロ)になる。あおなみ線は、名古屋～金城ふ頭間を各駅停車で約24分かけて運行しているが、空港行きは特急タイプにして、途中停車をささしまライブ、金城ふ頭など2～3駅に絞り込めば所要時間を短縮できるだろう。

鉄道アクセスの選択肢が増えることは、利用者側にとっても望ましい。あおなみ線は、ポートメッセなごや(名古屋市国際展示場)や、「リニア・鉄道館」などがある金城ふ頭を経由する。観光や国際会議で中部空港を利用する訪日外国人らの移動手段になるメリットも期待できるのではないだろうか。

4 おわりに

～セントレアが「首都圏第3空港」になる時～

中部空港は開港以来、2本目滑走路の建設と完全24時間化の実現を目指している。空港会社や経済団体、愛知県などはこの悲願達成に向けて、エアポートセールスや「昇龍道」プロジェクトに代表される外国人観光客の誘致活動などを展開している。

今は空港、道路、鉄道といった地域が有する交通インフラを有機的に連携させて、「地域全体の魅力」で世界と勝負する時代だ。これは例えば、国土交通政策研究所が国内航空市場に参入しているLCCに対して行ったヒアリング調査で、LCC各社が就航を決める際に重視する要素として、発着可能時間帯や施設の余裕といった「空港の運用面」だけでなく、地上交通機関の利便性、知名度、人口・産業の集積、地域間のつながりなど、需要の背景となる「事業環境」を挙げていることにも表れている^(注7)。

中部圏では、リニアの開通によってヒト・モノ・カネが首都圏へ吸い上げられる「ストロー現象」への懸念が強まっている。しかし、中部空港は逆に首都圏から需要を吸い上げることができる数少ないインフラの一つである。将来、羽田・成田空港が飽和した時に、あふれた需要の受け皿となれるからだ。リニアによって羽田空港～中部空港間は

90分圏内と、羽田空港～成田空港間とほぼ同じ「近さ」になり、3空港で補完関係を築けるようになる。

従って、官民が連携して中部空港のアクセスを再点検し、必要なインフラに思い切った投資を行うことは決して無駄ではない。中部空港に「首都圏第3空港」と言うべき機能が加わる先に、2本目滑走路実現への道も開けてくると考える。中部空港の飛躍を期待し、地域を挙げた取り組みに注目していきたい。

(注1)「国際航空旅客動態調査」は、全国の国際定期便を就航している空港(2012年度は30空港)で、日本人・外国人の出国旅客及びトランジット旅客にアンケート調査を行い、空港ごとの国際航空旅客の特性を把握する。アンケートはピーク時の8月とオフピーク時の11月に実施し、集計結果をもとに平日と休日、月ごとの利用状況の違いを踏まえた年間値を算出する。

(注2)居住地の地方区分は国際航空旅客動態調査に基づいて分けた。

- ・東北:青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
- ・関東:茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
- ・中部:長野、岐阜、静岡、愛知、三重
- ・北陸:新潟、富山、石川、福井
- ・近畿:滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
- ・四国:徳島、香川、愛媛、高知

(注3)中日新聞2014年11月15日付夕刊、同16日付朝刊参照。

(注4)国内でもJR東日本が2014年8月、東京駅・新宿駅・新木場駅を発着として羽田空港と結ぶ新線を開設する「羽田空港アクセス線構想」を発表した。使っていない貨物線などを活用し、東京から乗り換えなしで羽田へ行けるようにすることで鉄道輸送量を拡大する狙いがある。

(注5)中部空港直行バスの主な廃止路線は、鳥羽線(三重交通・伊勢湾フェリー、2007年3月31日をもって廃止)、中津川線(平和コーポレーション、2008年8月31日をもって廃止)など。また、2010年以降の休止路線は以下の通り。

- ・豊橋線(豊鉄バス):2010年3月31日をもって休止
- ・清水線(清水駅前発着、しずてつジャストライン):2012年3月31日をもって休止

(注6)読売新聞(中部支社発行版)2012年6月27日付朝刊参照。

(注7)国土交通政策研究第118号「LCCの参入効果分析に関する調査研究」(2014年10月)本編p144～146

〈参考文献〉

中部国際空港株式会社「会社案内」

中部圏社会経済研究所「中部広域圏空港要覧2014年度版」

中部圏社会経済研究所「中部広域圏における国際航空旅客動態と課題」(2013年4月)

名古屋市「名古屋駅周辺まちづくり構想」(2014年9月)

(2015.1.22) 共立総合研究所 調査部 中村 絢子