

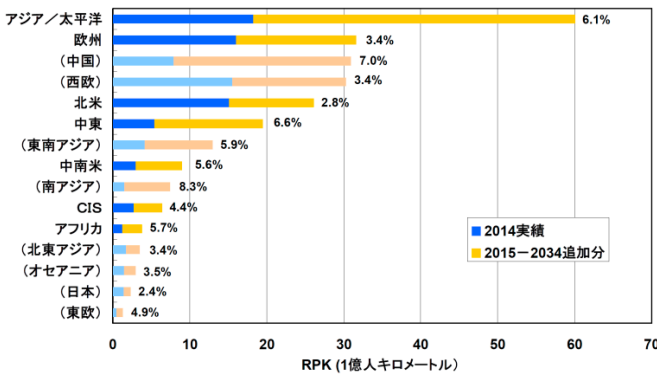
3 国際ゲートウェイ機能の強化

中京大都市圏が世界中から人、モノ、カネ、情報呼び込み、グローバルな交流が活発に展開される地域として発展していくためには、世界との直結性を高め、国内はもとより、アジアの大都市圏との競争に負けないインフラ環境をつくっていくことが重要であり、とりわけ、国際ゲートウェイ機能を担う空港と港湾の機能強化が不可欠となります。

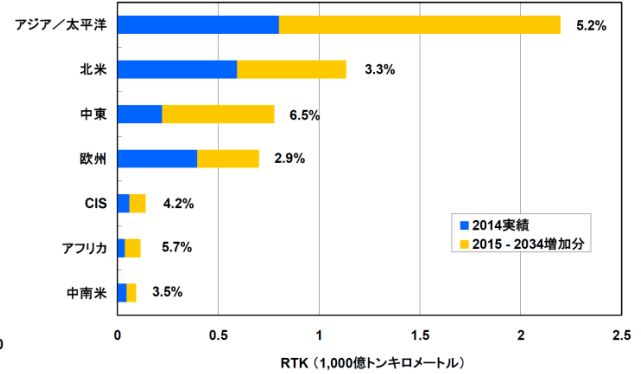
1 空港の機能強化

全世界の航空需要は旅客・貨物とも今後も拡大していくことが見込まれており、なかでもアジア/太平洋地域の伸びが著しく、今後、世界最大の航空市場に成長すると予測されています（図表1-3-1、図表1-3-2）。

図表 1-3-1 地域別航空旅客需要予測結果



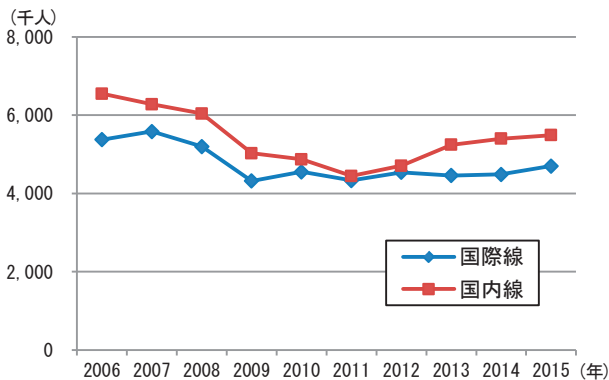
図表 1-3-2 地域別航空貨物需要予測結果



出典：(一財) 日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測 2015-2034」(2015年3月)

当地域の空の玄関口であり、国際拠点空港である中部国際空港の航空需要は、2008年の世界金融危機等で大幅に減少したものの、最近では増加基調にあり、2015年の旅客数は1,000万人を超えました（図表1-3-3、図表1-3-4）。今後の利用拡大に向けては、需要の大幅な拡大が見込まれるLCC（格安航空会社）*や訪日外国人旅行者のゲートウェイとしての役割とともに、航空機部品の輸送などで大幅な増加が続いている国際航空貨物の拠点としての機能強化を図ることが必要です。

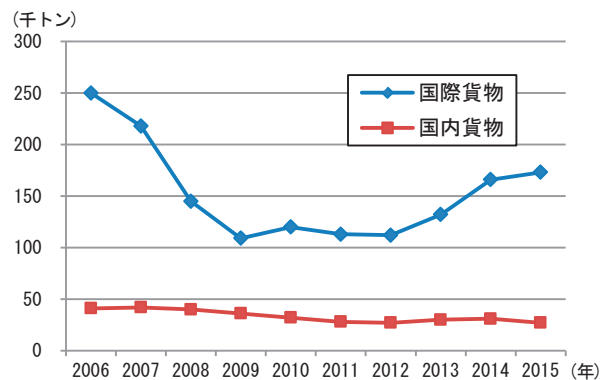
図表 1-3-3 中部国際空港の旅客数の推移



※2015年は速報値

出典：中部国際空港(株)資料

図表 1-3-4 中部国際空港の貨物取扱量の推移



※2015年は速報値

出典：中部国際空港(株)資料

一方で、首都圏空港においては、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに年間発着枠を年約8万回拡大するなど、機能強化が進められています。リニアの開業により、当地域から首都圏への移動時間が短縮されることで、当地域の航空需要の首都圏空港への流出も懸念されることから、中部国際空港の一層の機能強化が求められます。

中部国際空港については、東海3県1市と経済界、中部国際空港(株)で構成する「中部国際空港利用促進協議会*」を中心に、エアポートセールスによる路線拡充や、「昇龍道プロジェクト*」をはじめとするインバウンド対策、日本人利用者の増加を図るアウトバウンド対策などによる利用促進に取り組んでいるところであり、こうした需要拡大を図りながら、二本目滑走路の整備などの機能強化を図っていくことが必要です。

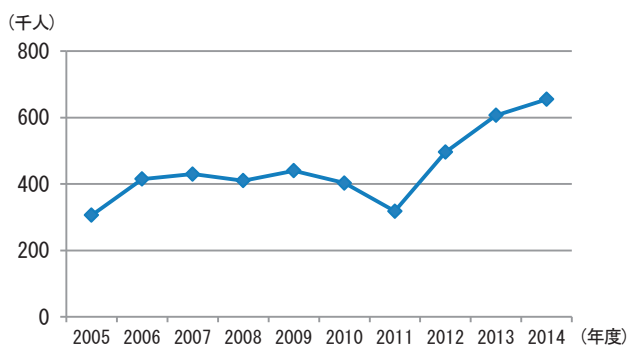
一方、県営名古屋空港については、旅客数、ビジネス機の受入ともに堅調に推移しています(図表1-3-5、図表1-3-6)。

引き続き、就航先と連携したPRや、海外のビジネス航空会議・展示会への出展などを通じた利用促進を図り、コンピューター航空*をはじめとした小型航空機の拠点空港としての役割を果たしていくことが必要です。

また、県営名古屋空港周辺地域においては、JAXA名古屋空港飛行研究拠点*などの研究機関や国産初のジェット旅客機である三菱リージョナルジェット(MRJ)の量産組立工場が立地するなど、航空機産業の集積が進んでいることから、駐機場の増強や空港への進入路をはじめとした空港施設の整備を行い、航空機の開発、生産に必要な空港機能の拡充を図っていくこととしています。

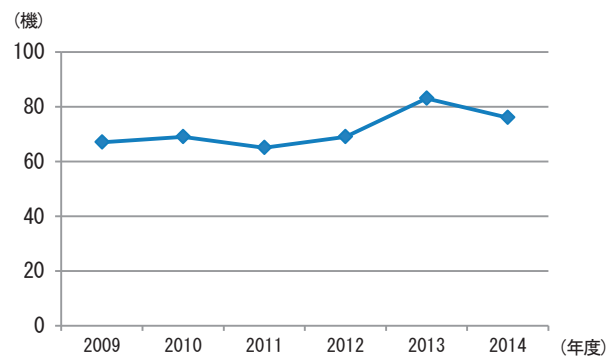
あわせて、空港内に、「航空機産業の情報発信」、「航空機産業をベースとした産業観光の強化」、「次代の航空機産業を担う人材育成の推進」をコンセプトとして、航空機をテーマとした見学者の受入拠点施設となる「あいち航空ミュージアム(仮称)」を整備していくこととしています。更に、大規模かつ広域的な災害発生時の災害対策活動の核となる基幹的広域防災拠点*の整備を促進しているところであり、こうした複合的な機能を持つ空港としての機能強化を図っていくことが必要です。

図表1-3-5 県営名古屋空港の旅客数の推移



出典：愛知県振興部調べ

図表1-3-6 県営名古屋空港の国際ビジネス機飛来機数の推移



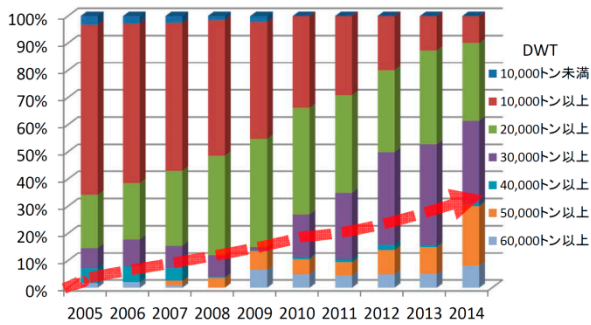
出典：愛知県振興部調べ

2 港湾の機能強化

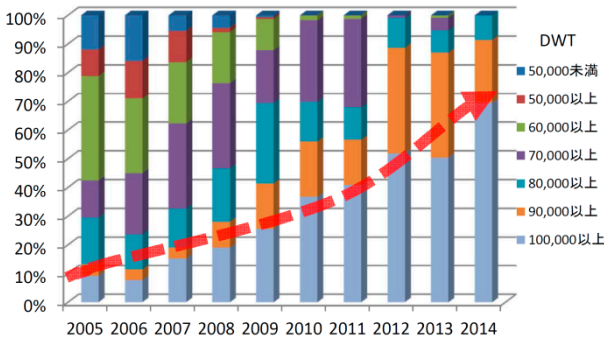
港湾は、海上輸送と陸上輸送を結ぶ結節点であり、物流や人流を支える重要な基盤です。県内には、我が国屈指の国際貿易港である名古屋港、後背地のモノづくりを支え、資源輸入拠点である衣浦港、完成自動車の輸出入拠点である三河港という3つの港湾があり、本県のみならず、中京大都市圏の産業や経済を支える重要な役割を果たしています。

近年、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、貨物輸送船舶の大型化が進展しています。こうした中、コンテナ貨物については、アジア各国の主要港が取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少しているなど、我が国の港湾を取り巻く環境は厳しい状況にあり、港湾機能の強化が課題となっています（図表1-3-7、図表1-3-8、図表1-3-9）。

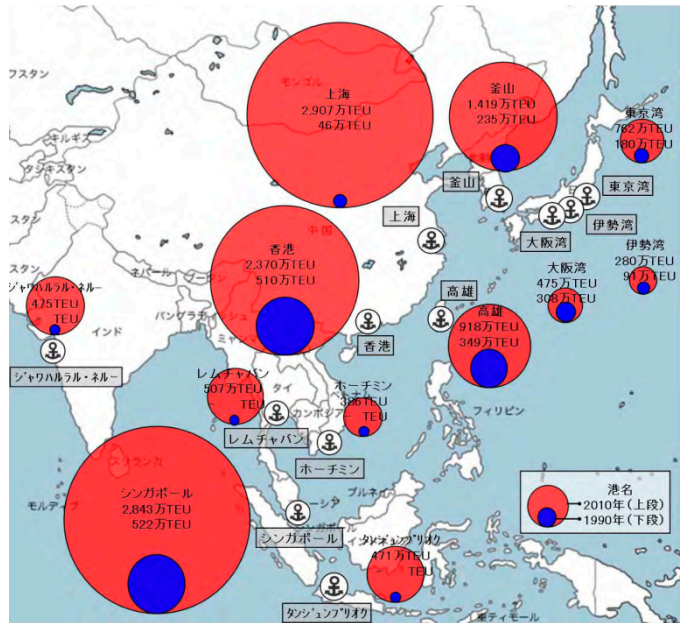
図表 1-3-7 東南アジア航路の船型の推移



図表 1-3-8 欧州航路の船型の推移



図表 1-3-9 アジア主要港における内外貿コンテナ取扱個数の伸び(2010年/1990年)



※東京湾は東京港、横浜港、川崎港(1990年のデータを除く)
大阪湾は大阪港、神戸港
伊勢湾は名古屋港、四日市港、三河港(1990年のデータを除く)

出典：名古屋港管理組合「名古屋港基本計画検討委員会資料」

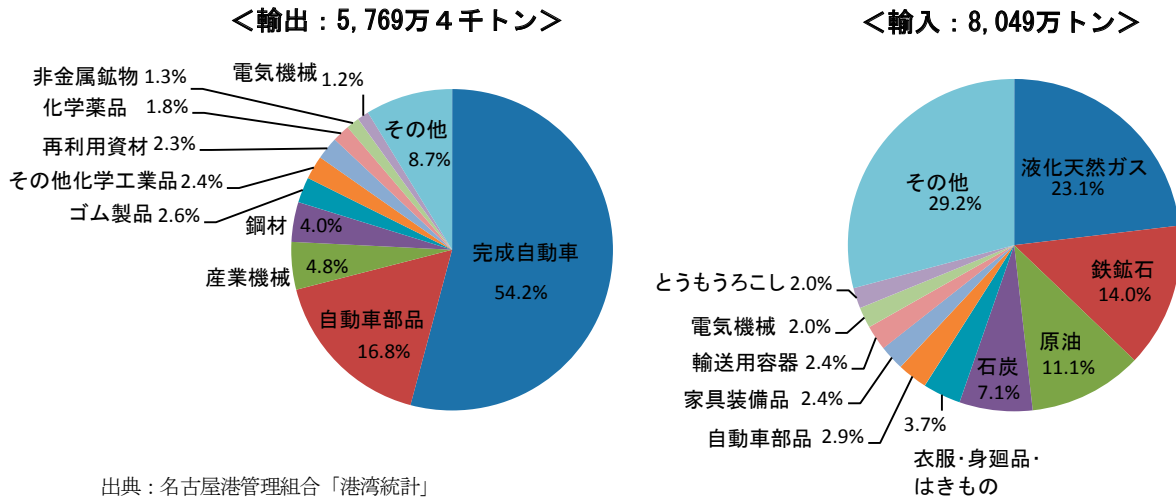
国際拠点港湾の名古屋港は、コンテナ貨物、完成自動車、バルク貨物を取り扱う総合的な港湾であり、名古屋港が引き続き、当地域の産業や経済を物流面で支えていくためには、船舶の大型化への対応や効率的な港湾運営の実現、アクセス性の強化などを図り、国際競争力を更に強化していくことが重要です（図表1-3-10）。

そのため、東航路の増深（16m）や金城ふ頭の完成自動車取扱機能の強化を図っているほか、近年、貨物量が急増している東南アジア航路を主に取り扱っている飛島ふ頭東側コンテナターミナルの取扱機能の強化などを進める必要があります。また、名古屋港埠頭(株)によるコンテナターミナルの一元的管理などによる民間の視点を取り入れた効率的な港湾

運営の推進などを図っています。

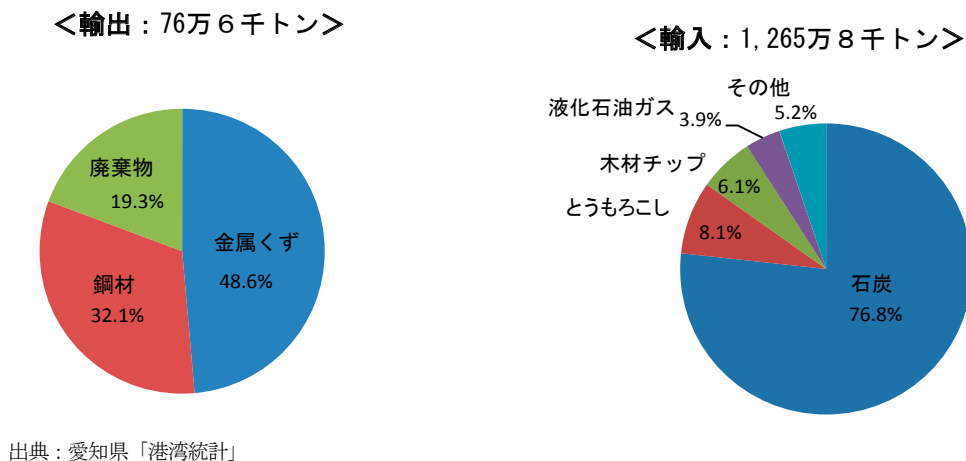
更に、2015年12月には、概ね10年先を見据えた港湾計画の改訂を行ったところであり、新たな港湾計画に基づき、「国際産業戦略港湾」としての機能強化を図っています。

図表 1-3-10 名古屋港の品目別貨物量の割合（2014年）



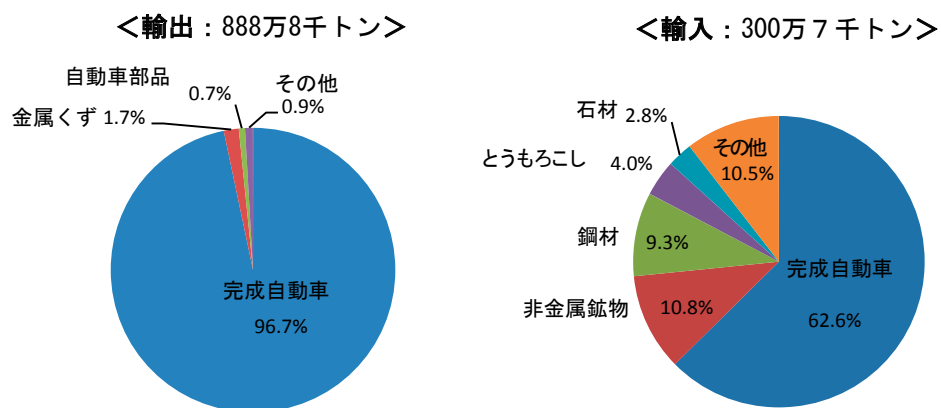
衣浦港については、石炭、穀物などのバルク貨物を主に取り扱っており、後背地の物流・生産活動を支える工業港としての機能強化を図るため、バルク貨物の増大に対応するための中央ふ頭西地区のふ頭用地の整備や、円滑な港湾物流機能の確保のための臨港道路の整備などを進めています（図表 1-3-11）。

図表 1-3-11 衣浦港の品目別貨物量の割合（2014年）



また、三河港は、完成自動車の輸入台数が全国一、輸出台数が名古屋港に次ぐ全国2位の完成自動車の国際海上輸送のハブ港であり、完成自動車などの取扱貨物の増大に対応するため、神野地区や蒲郡地区のふ頭用地整備や岸壁の整備を進めるとともに、ポートセールスなども実施し、国際自動車港湾としての機能強化を図っています（図表 1-3-12）。

図表 1-3-12 三河港の品目別貨物量の割合 (2014年)



出典：愛知県「港湾統計」

更に、県内3港湾の物流の最適化に向け、一層の連携を図っていくことも重要であり、今後の県内港湾の指針となる港湾物流ビジョンを策定し、本県の産業の国際競争力を支える3港湾の物流機能を強化していきます。