

国際観光都市機能整備調査事業

報告書

2022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 】

I. 本調査事業の概要.....	1
II. 基礎情報の整理.....	2
1 空港島の基本情報.....	2
2 過去の調査研究の整理.....	23
3 まとめ.....	28
III. 国際観光都市の機能整備の検討.....	29
1 With/After コロナを見据えた感染症対策.....	29
2 来訪者の多様なニーズに対応できるユニバーサルデザイン・ダイバーシティ.....	65
3 多様な動線の検討.....	91
4 国際観光都市にふさわしい景観デザイン.....	111
5 まとめ（With/After コロナを見据えた国際観光都市に必要な機能整備の検討）.....	129
IV. 来訪者の満足度を高める機能検討.....	132
1 非日常を演出する魅力的な空間の提供.....	132
2 地域交流の場となる拠点づくり.....	151
3 世界から人を呼び込むエリアの形成.....	167
4 まとめ（国際観光都市として世界中から人々を引き寄せ来訪者の満足度を高める機能）.....	179
V. 民間事業者等へのヒアリングの実施.....	182
VI. 調査の結果.....	187

I. 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において、新たな交流、賑わい、集客の拠点となる「MICEを核とした国際観光都市」の実現を目指し、国際観光都市として相応しい機能整備について調査研究を進めている。

2017年度は、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」を設置して調査研究を行い、2018年度は、本県及び空港周辺の地域特性や立地条件等の整理、民間事業者からアイデアの聴取などを実施し、2019年度は、整備すべき施設の種類や規模、機能等や空港を起点とした周遊観光の検討などを行い、2020年度は、「MICEを核とした国際観光都市」のあるべき姿を具体化し、その実現に向けた方策の検討などを行った。

本事業では、これまでの調査研究を踏まえ、「MICEを核とした国際観光都市」の実現を目指し、With/After コロナを見据えたうえで、当地域の活用方策・需要喚起策、魅力ある機能整備の具体化等の検討を行った。

(3) 事業内容

- 基礎情報の整理
- 国際観光都市の機能整備の検討
- 来訪者の満足度を高める機能検討
- 民間事業者等へのヒアリングの実施

(4) 契約期間

2021年4月1日から2022年3月31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 ）

II. 基礎情報の整理

1 空港島の基本情報

新型コロナウイルスの影響をふまえ、中部国際空港の就航便数や愛知県国際展示場の来場者数など、過年度調査にて整理した内容の現状について再整理を行った。

(1) 島内施設の配置図

空港島は、2005年に開港した中部国際空港を始め、最近では、2018年に複合商業施設「FLIGHT OF DREAMS」、2019年には愛知県国際展示場「Aichi Sky Expo」やLCCのビジネスモデルに沿った「第2ターミナル」が開業し、国際交流拠点の機能を有したエリアとなっている。

■ 概況



(写真) 愛知県企業庁

(2)社会インフラ

空港島は、鉄道、道路を始めとした交通インフラや電気、ガス、水道といった社会インフラが整備されている。

インフラの状況

種 別	状 況
交通／鉄道	中部国際空港連絡鉄道（名古屋鉄道常滑線常滑駅～中部国際空港駅）
道路	知多横断道路（知多半島道路半田中央 I. C. ～りんくう I. C.） 中部国際空港連絡道路（りんくう I. C. ～空港）、 国道 155 号から 4km
空港	中部国際空港
港湾	名古屋港入船地区から約 23km
用水／上水道	常滑市上水道
排水条件	常滑市公共下水道で処理
電力	電力提供事業者（中部電力ミライズ等） 高圧供給、特別高圧供給可
ガス	東邦ガス中圧 A 導管

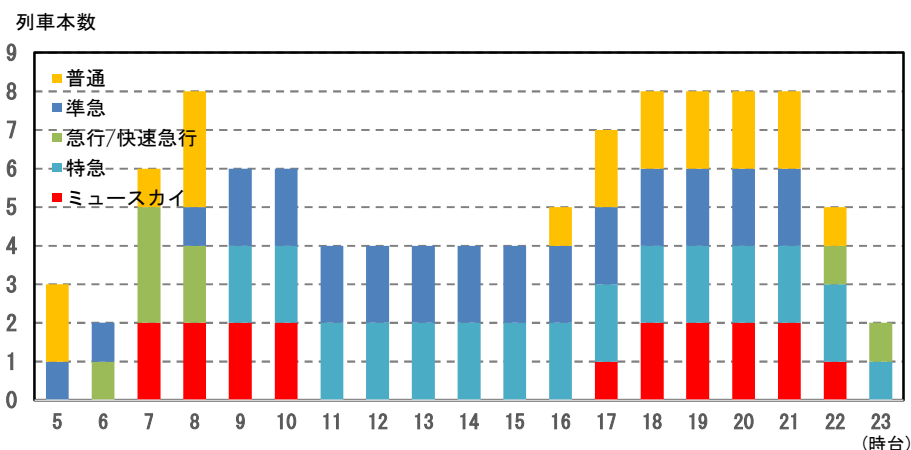
<交通インフラ>

1) 鉄道

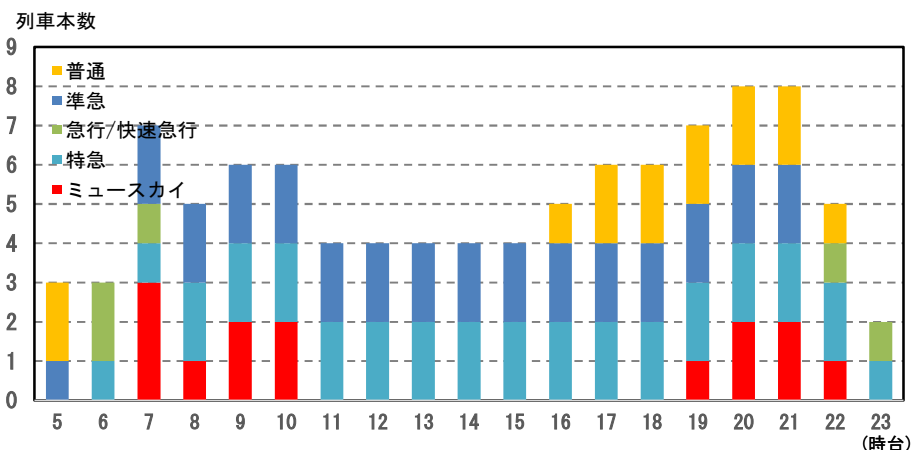
中部国際空港は、名古屋鉄道で名古屋駅と中部国際空港連絡鉄道線（空港連絡線）を經由して結ばれており、所要時間は最速で28分である。

中部国際空港駅発の運行本数は、平日が102本/日、休日が97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（平日ダイヤ）】



【中部国際空港駅発 列車本数（休日ダイヤ）】



(出典) 名古屋鉄道時刻表をもとに作成

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人に対し輸送実績：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人に対し輸送実績：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言える。

2) 道路

空港島は、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。

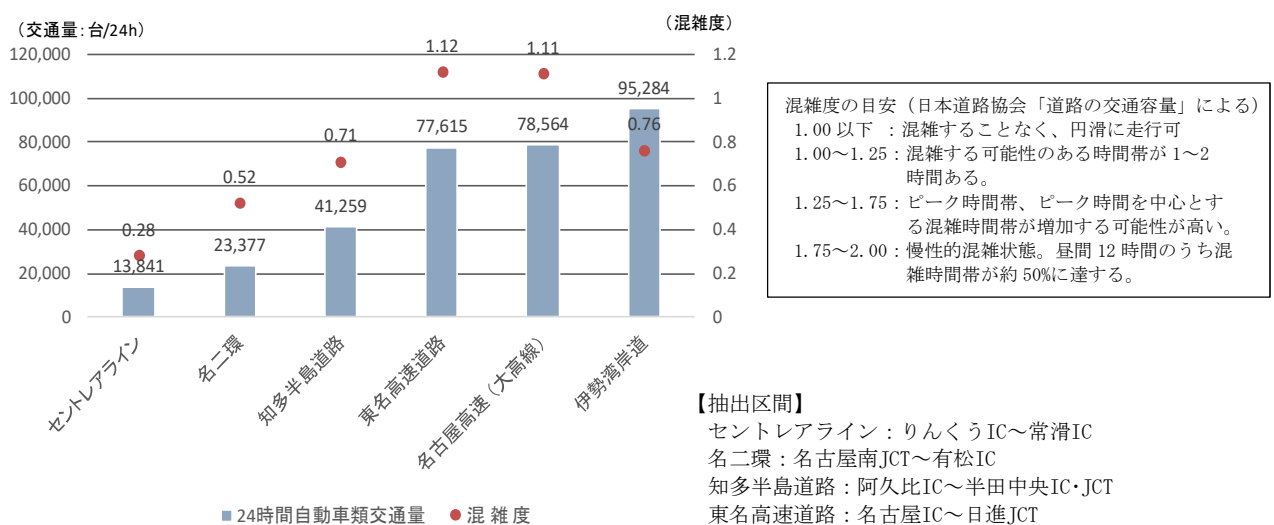


※青色の矢印は下記のグラフ「愛知県内の高速道路等の交通量及び混雑度」の抽出区間を示す。
(出典) MURC 作成

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、周辺的高速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。

2019年の国際展示場を皮切りに、今後、空港島内での新たな施設整備が進むことにより、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も行われた。

【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) 2015年度全国道路・街路交通情勢調査

3) 空港

■中部国際空港の概要

中部国際空港は、24 時間利用可能であることによるビジネスジェットの利便性の高さが他の国際空港に比して優れており、また SKYTRAX 社による「WORLD AIRPORT AWARDS2021」において、Regional Airport 部門で、7 年連続で世界一となるなど、サービス面での顧客満足度が高く、評価が高い空港である。

空港諸元

種 別	内 容
名称	中部国際空港（愛称：セントレア）
開港	2005 年 2 月 17 日
IATA/ICAO コード	NGO/RJGG
滑走路及び番号	3,500m × 60m 18/36
スポット数	81
空港運用時間	24 時間
税関/入国管理局/検疫	24 時間

(出典) 中部国際空港ウェブサイト

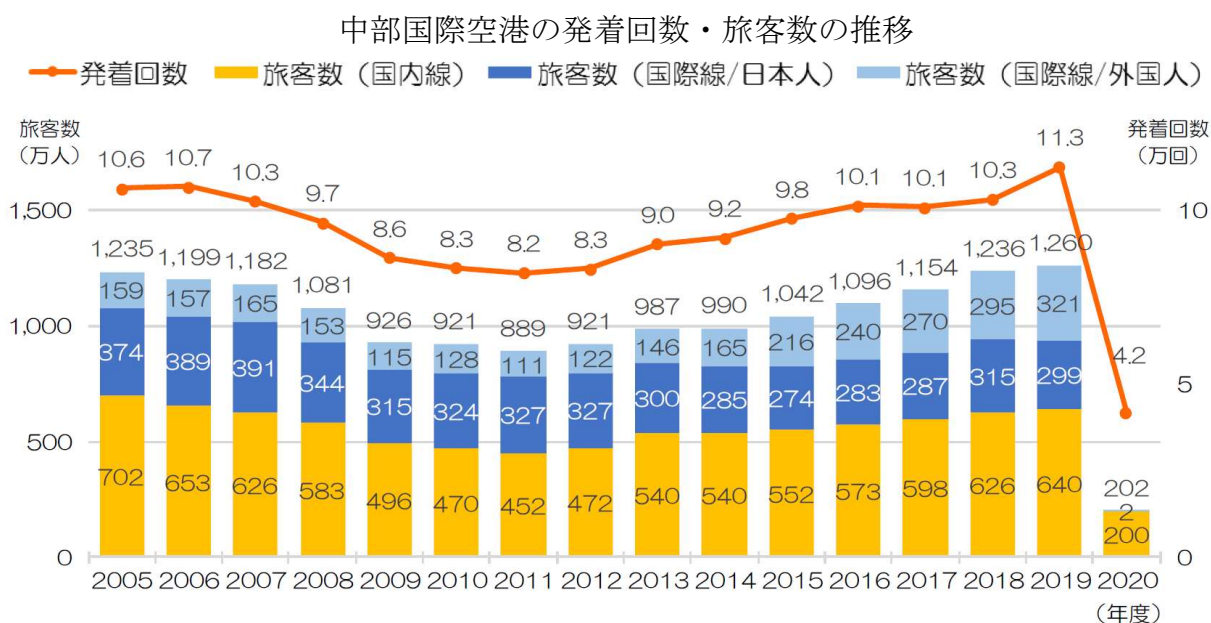
(参考)

WORLD AIRPORT AWARDS は、英国に拠点を置く SKYTRAX 社が実施する顧客サービスに関する国際空港評価。「The World's Top10 Airports」、「The World's Best Regional Airport」等の部門に分かれて毎年評価がなされている。

■中部国際空港での航空旅客の推移

中部国際空港の利用状況は、愛知県で開催された 2005 年日本国際博覧会（略称：愛知万博、期間：2005 年 3 月 25 日～9 月 25 日）と相まって順調なスタートを切り、その後、リーマンショック（2008 年）や東日本大震災（2011 年）などの影響により低迷した時期もあった。

2011 年度以降は、好調な訪日外国人旅行者の需要もあって増加を続け、2019 年度には、過去最高となる発着回数 11.3 万回、旅客数 1,260 万人を記録したが、2020 年 1 月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく落ち込んだ。



(出典) 中部国際空港将来構想推進調整会議「中部国際空港の将来構想 (2021 年 12 月)」

■中部国際空港の就航便の状況

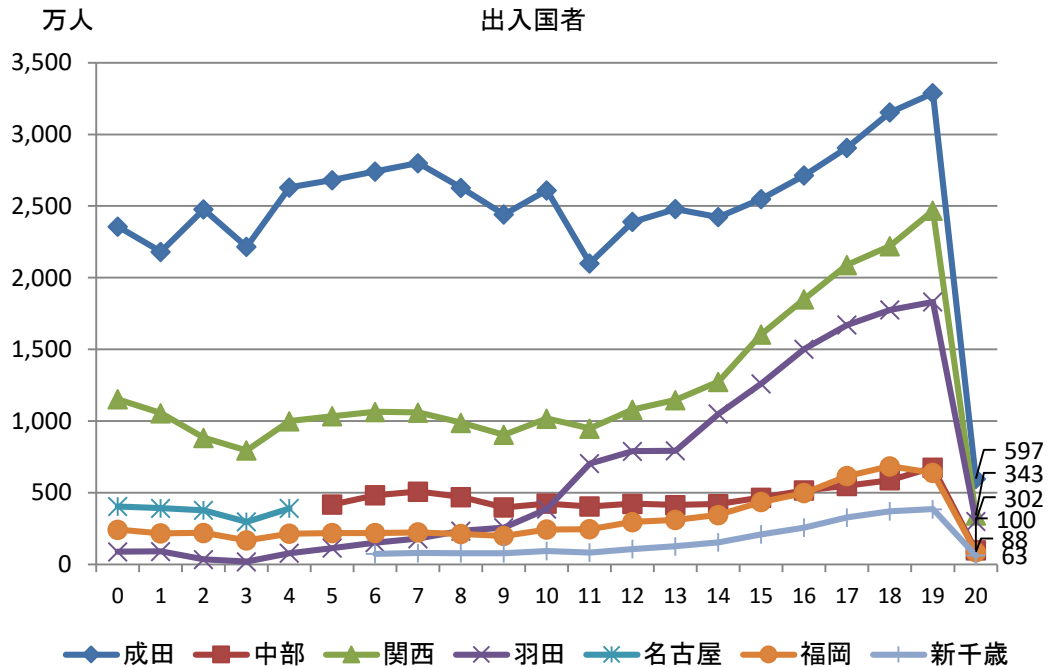
新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大前の中部国際空港の状況をみると、国際線はアジアを中心に就航している。我が国の主要な国際空港における出入国者をみると、成田、関西、羽田と比較し大きく下回り、近年では福岡と同等規模となっている。

就航便の状況

種別	2019年 就航先 ※（ ）内数値は便数/週	2021年
国際線 (セントレア)	韓国 (72)、中国 (210)、香港 (30)、台湾 (63)、タイ (31)、インドネシア (4)、フィリピン (24)、ベトナム (14)、シンガポール (7)、欧州 (12)、北米 (7)、ハワイ・グアム・サイパン (26)、中近東・アフリカ (7)	韓国 (2)、台湾 (1)、フィリピン (6)、シンガポール (3)
国内線 (セントレア)	札幌 (136)、女満別 (7)、釧路 (3)、旭川 (7)、函館 (14)、秋田 (14)、仙台 (42)、新潟 (14)、松山 (21)、福岡 (91)、大分 (14)、熊本 (14)、長崎 (14)、宮崎 (21)、鹿児島 (56)、沖縄 (94)、宮古 (7)、新石垣 (7)	札幌 (84)、函館 (7)、秋田 (7)、仙台 (35)、新潟 (7)、羽田 (21)、松山 (14)、福岡 (49)、大分 (14)、長崎 (14)、熊本 (14)、宮崎 (14)、鹿児島 (35)、沖縄 (84)、石垣 (21)、宮古 (14)
※参考 国内線 (県営名古屋 空港)	青森 (28)、花巻 (28)、山形 (14)、新潟 (7)、出雲 (14)、高知 (21)、福岡 (35)、熊本 (21)、	青森 (28)、花巻 (28)、山形 (14)、新潟 (7)、出雲 (14)、高知 (21)、福岡 (35)、熊本 (21)、

(出典) JTB時刻表 (2019年8月号)、中部国際空港夏ダイヤ (2021年)、
県営名古屋空港時刻表 (2021年3月28日～2021年10月30日ダイヤ)
をもとに作成

主要空港における出入国者数の状況



※2005年以降の県営名古屋空港の値は計上していない

※2005年以前の千歳空港の値は計上していない

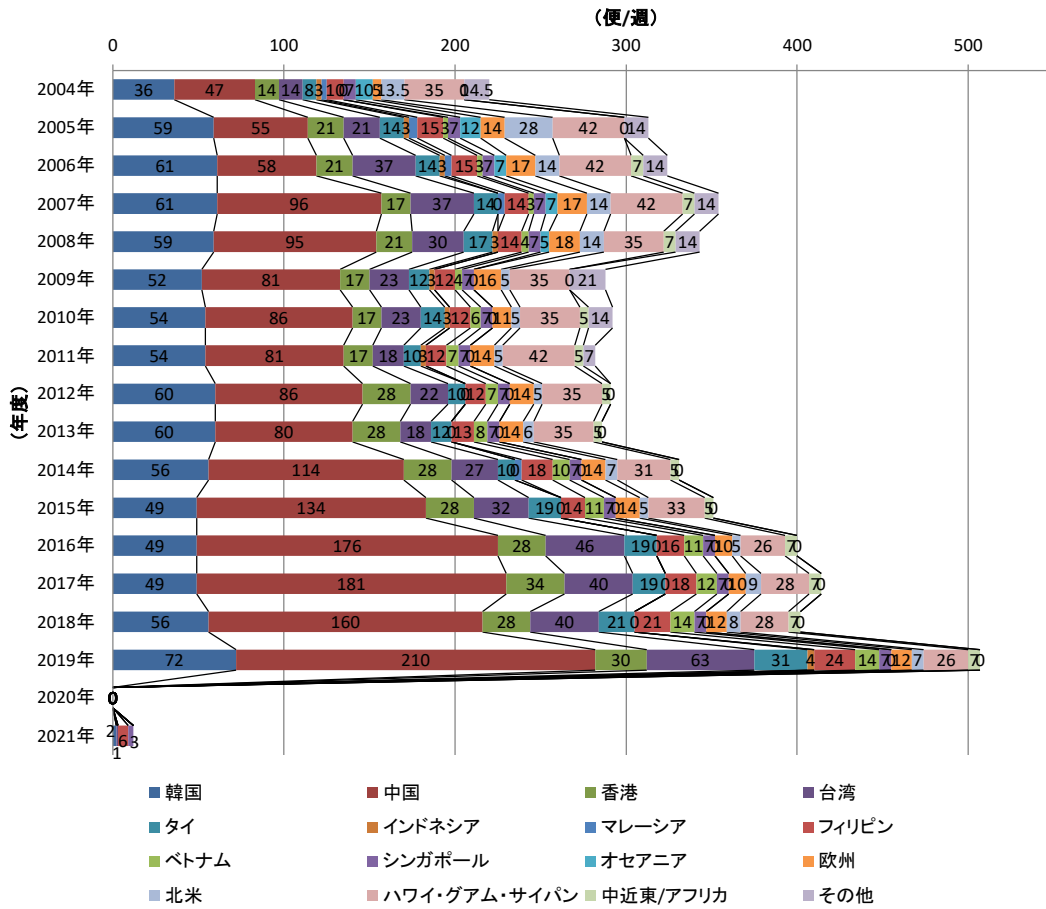
(出典) 出入国管理統計をもとに作成

中部国際空港の就航便数は、2009年から2013年の間に一旦低迷するものの、その後、2014年以降から2019年にかけては、増加傾向にある。

また、第2ターミナルが2019年9月に開業し、LCCなど新たな就航先の増加が期待されている。

しかし、2020年より世界的に流行した新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年4月、5月の国際線の旅客便の発着回数は、0回となった。ただし、6月以降は、アジアを中心とした一部の地域で運航が再開された。

国・地域別の就航便の推移



(出典) JTB 時刻表 (2019 年 8 月号)、中部国際空港夏ダイヤ (2020 年、2021 年) をもとに作成

■LCC 就航状況

航空会社名		就航先	2019年 便/週	2021年 便/週
エアプサン	BX	釜山	7	0
ティーウェイ航空	TW	ソウル (仁川)	14	0
		グアム	1	0
チェジュ(済州)航空	7C	ソウル (仁川)	16	0
春秋航空	9C	上海 (浦東)	7	0
		寧波	3	0
		深圳	7	0
香港エクスプレス航空	UO	香港	9	0
タイガーエア台湾	IT	台北(桃園)	5	0
		高雄	2	0
セブ・パンフィック航空	5J	マニラ	7	3
タイ・エアアジア X	XJ	ドンムアン	5	0
タイ ライオンエアー	SL	ドンムアン	5	0
ジェットスター・ジャパン	GK	マニラ	3	0

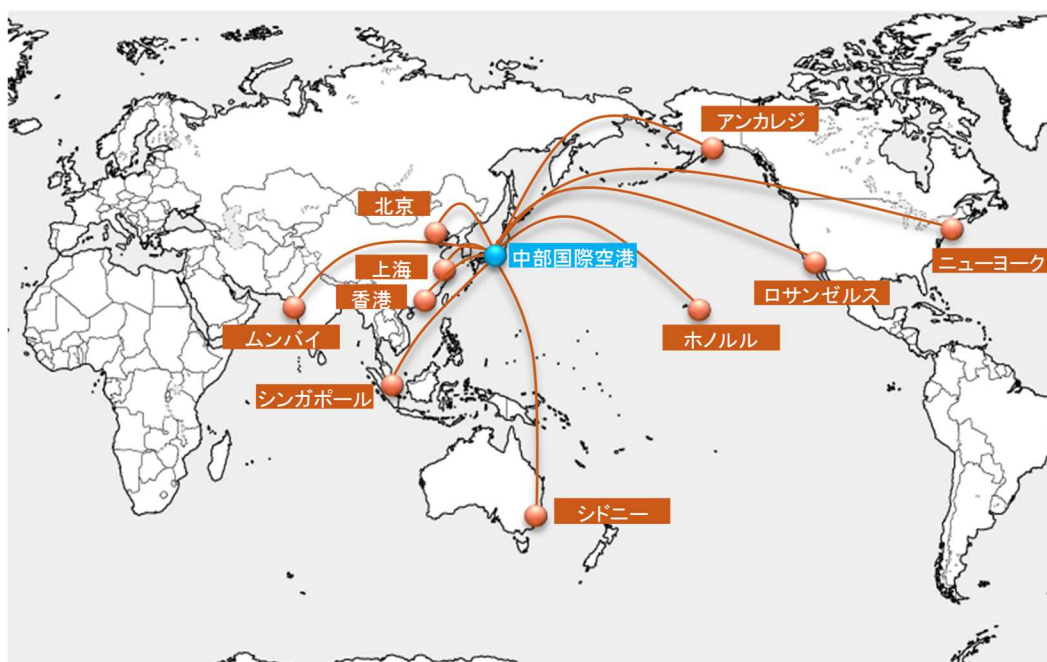
(出典) JTB 時刻表 (2019年8月号)、セントレア時刻表 (2021年12月時点) をもとに作成

■ビジネスジェットの利便性

中部国際空港は、24時間運用空港である点や柔軟なスロットとスポットの運用が可能である点などビジネスジェットの運航に対し有利な点を備えている。

さらに、北米とアジアの間に位置し、大陸間移動の中継地として優れたロケーションを備えている。

中部国際空港のロケーションと世界へのアクセス



(出典) 中部国際空港ウェブサイトをもとに作成

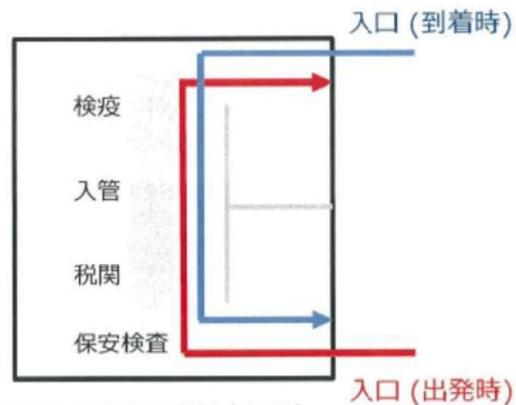
ビジネスジェットに関する提供サービス

種 別	内 容
運航者 (運航代理店)	乗員・乗客関係 ・乗員のホテル、送迎車両の手配 ・CIQ 検査の手配 ・VIP ラウンジの手配 ・乗員乗客の出入国支援 フライト関係 ・運航情報、気象情報の提供 ・目的地の空港や飛行コースに関する情報提供 ・航空機運航に必要な許可申請業務 サービス関係 ・当日における地上支援業務の調整・管理
グランドハンドリング会社	地上作業 (マーシャリング、ステップ車) 空港内送迎、手荷物搬送 通関手続きの補助など
ケータリング会社、 ホテル等	機内食
給油会社	給油
整備会社	航空機整備
警備会社	航空機警備

■ビジネスジェットの受入れ環境

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客の動線と分離された BJ (ビジネスジェット) 専用ゲートを設置 ・BJ 専用ゲートから BJ 駐機スポットまで車で所要約 5 分以内 ・BJ 専用ゲートから国際展示場まで車で所要約 5 分 ・CIQ エリア通過後、旅行者は、お客様の車両で機側へ移動することも可能 |
|--|

〇レイアウト等



運用時間 : 24時間 (但し、CIQとの事前調整が必要)

利用料金 : 1回 150,000円 (税抜)

○一般動線と比較した場合のメリットなど

- ・CIQ手続きや保安検査などの待ち時間の短縮
- ・プライバシーの確保
- ・空港内における歩行距離を短縮
- ・事前に必要な手続きを行えば、お客様の車両で機側へ移動することも可能

※新型コロナウイルス感染症の影響により、入国時は BJ 専用ゲートを使用することはできない。(2022年3月24日時点)

(出典) 中部国際空港株式会社提供資料

■中部国際空港と他空港との比較

種別	中部国際空港	(参考) 他空港
駐機スポット	定期便と共用 (81 スポット) →柔軟な受入が可能	専用スポット <羽田等> →ピーク時に調整が必要
駐機日数制限	無し	5日間<羽田>
運用	24時間	午前6時～午後10時59分 (滑走路) <成田>
CIQ エリアへの車 乗り入れ	可	—
駐機中の整備	可	—

(出典) 中部国際空港株式会社提供資料、各空港ウェブサイトをもとに作成

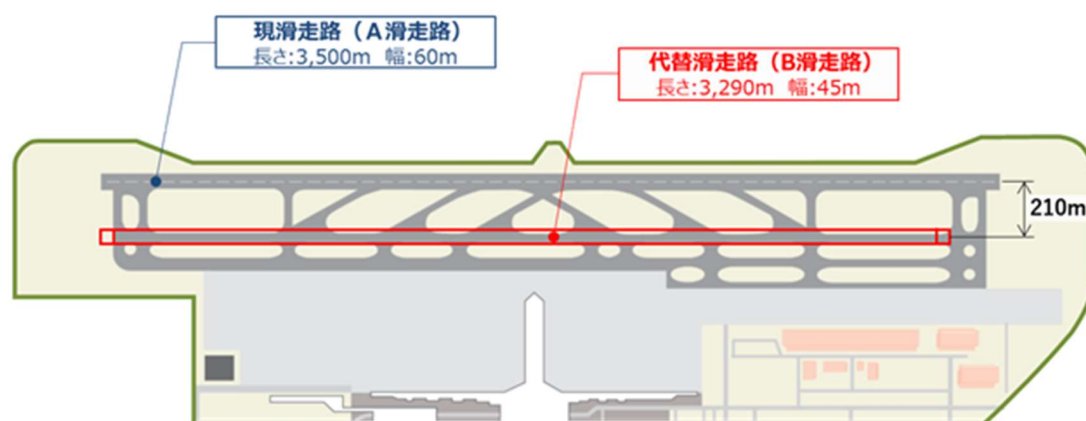
■中部国際空港第二滑走路の整備

2021年12月に、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、中部国際空港株式会社が抱える様々な課題を解決し、国際拠点空港としての機能を十分に発揮するため、新滑走路を2段階に分けて整備し、将来的に滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることを旨とする『中部国際空港の将来構想』をとりまとめた。

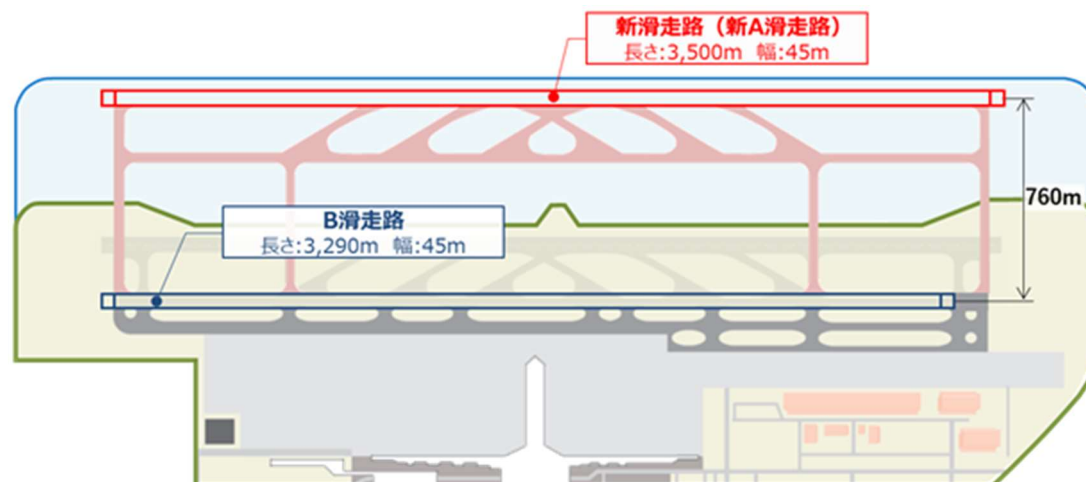
将来構想の実現に向けて、第1段階として、現滑走路（A滑走路）の大規模補修を速やかに実施するため、2027年度を目途に現空港用地内の誘導路を転用した代替滑走路（B滑走路）を供用開始し、当分の間、A滑走路との2本で運用することとし、第2段階として、将来の航空需要を踏まえた上で「中部国際空港沖公有水面埋立事業」により造成される土地に新滑走路（新A滑走路）を整備し、第1段階で整備するB滑走路との2本で運用することとしている。

『中部国際空港の将来構想』に沿った滑走路の整備

第1段階〔暫定形〕



第2段階〔将来形〕



(出典) 中部国際空港将来構想推進調整会議『中部国際空港の将来構想』
(2021年12月)

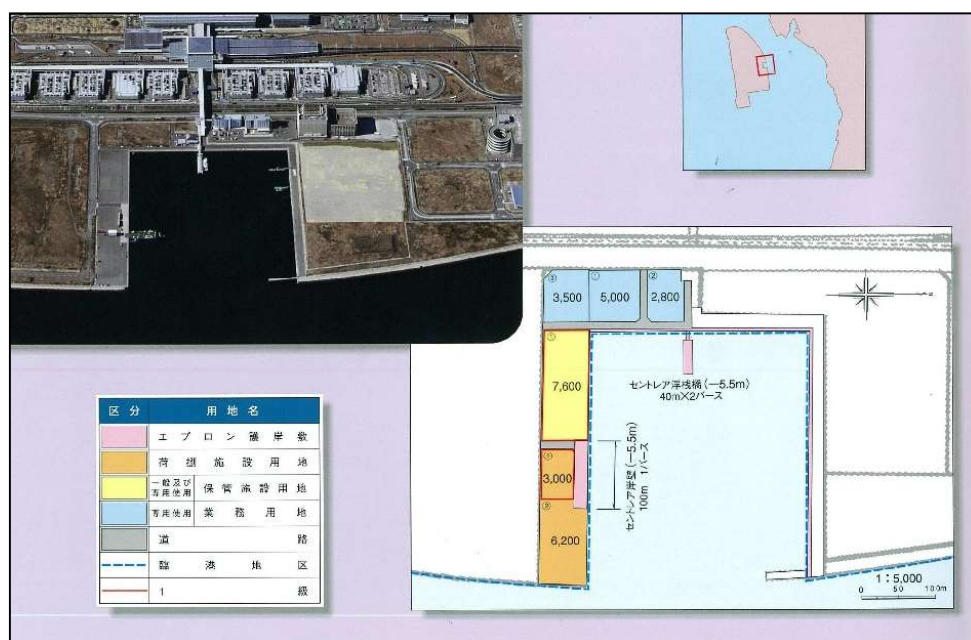
4) 港湾

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、津なぎさまちー中部国際空港間の船舶が就航している。

なお、現在、津なぎさまちー中部国際空港間は定員 100 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

【「津なぎさまちー中部国際空港」間の就航状況】

	始発	終発	便数	旅客定員	所要時間
津なぎさまち→ 中部国際空港	8:00	15:00	4便	一般席 100人	45分 ※午後の便 (2本)は 55分
中部国際空港→ 津なぎさまち	9:00	16:10	4便		



(写真) PIXTA

<社会供給系インフラ>

1) 上水道

空港島の上水道の状況については以下の通りとなっている。(過年度調査より)

(現状等)

- ・ 空港島は中央配水区(計画配水量 16,430 m³/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もとに整備)
- ・ 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】 ※2021年12月時点



【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

(出典) 常滑市水道事業ビジョン(2017年度~2026年度)

2) 下水道

空港島の下水道の状況については以下の通りとなっている。(過年度調査より)

(現状等)

- ・ 空港島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）

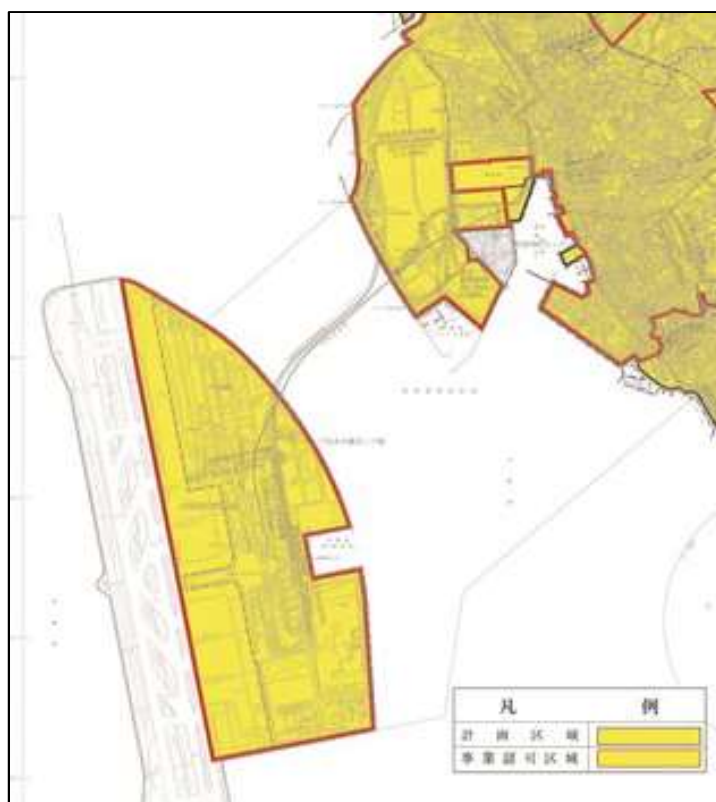
- ・ 空港島の下水道インフラ（管渠等）は、2001年に策定した「常滑市空港島及び前島地区汚水幹線実施設計（基本設計）」での想定負荷量をもとに整備しており、一定の排水余力はある。

（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もとに整備）

(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) 常滑市ウェブサイト

3) 電力

空港島の電力供給の状況については以下の通りとなっている。(過年度調査より)

(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。

4) ガス

空港島のガス供給の状況については以下の通りとなっている。(過年度調査より)

(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 250 m³/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。

5) 通信

空港島の通信インフラの状況について、通信事業者のウェブサイト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。

(3) 愛知県国際展示場

■愛知県国際展示場の概要

愛知県国際展示場は、国内初となる国際空港直結型の展示場であり、国内最大級の展示面積、国内唯一の常設保税展示場といった特徴を持っている。

諸元

種別	内容
名称	愛知県国際展示場（愛称：Aichi Sky Expo）
開業	2019年8月30日
敷地面積	約280,000 m ²
延床面積	約90,000 m ²
展示面積	60,000 m ²
駐車台数	3,447台

(出典) 愛知県国際展示場ウェブサイトをもとにMURC作成



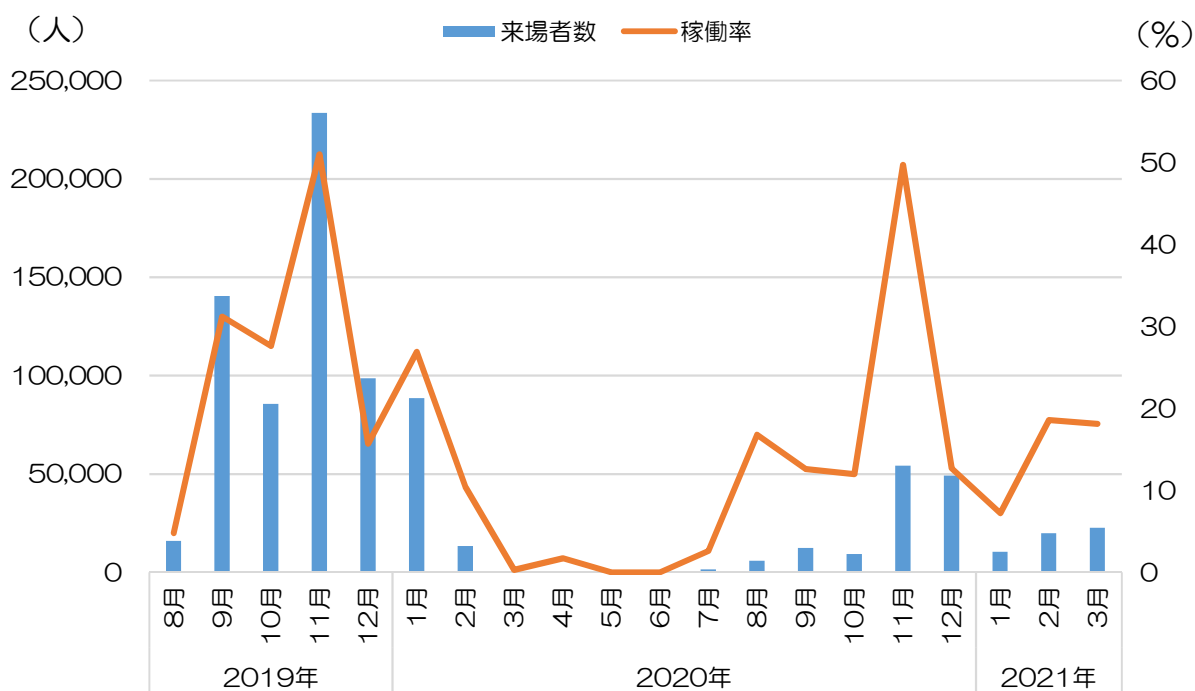
(出典) 愛知県ウェブサイト

■愛知県国際展示場の来場者数および稼働率の推移

開業した2019年は、毎月の来場者数は8万人、稼働率は15%程度の水準を維持していた。特に、2019年11月には、来場者数233,445人、稼働率51.0%と過去最高の実績であった。

しかしながら2020年に入り、来場者数0人、稼働率0.0%となる月もある等、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けている。

愛知県国際展示場の来場者数および稼働率の推移



(出典) 愛知県国際展示場ウェブサイトをもとにMURC作成

2 過去の調査研究の整理

中部国際空港やその周辺エリアにおいて、2018年度は、愛知県および空港周辺の地域特性や立地条件等の整理、民間事業者からのアイデア聴取を行い、取りまとめを行った。2019年度は過年度の調査結果を踏まえ、整備すべき施設の種類、規模、機能や空港を起点とした周遊観光の調査を行い、魅力ある機能整備の具体化に向けた検討を実施した。また、2020年度は、スーパーシティ・スマートシティの実現も視野に入れ、国際観光都市に相応しい都市機能の検討、空港島におけるMICE充実策の検討、二本目滑走路の整備に向けた活用方策の検討を実施した。

(1)2018年度・2019年度調査

■「国際観光都市機能整備調査事業」(2018年度、2019年度)

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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言える。
- ・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。

【MICE機能の拡充に向けて】

中部国際空港やその周辺エリアにおける強み

- ・空港隣接立地特性：言語や商習慣、ビジネスマナー、文化の違いといった多様性への対応力を培う土壌がある。
- ・国内唯一の保税展示場である愛知県国際展示場を有する。

一方で、国内外の主要なMICE施設の事例と空港島を比較すると、展示場以外の機能・施設が質・量共に不足している。

【MICEビジネスにおける課題】

- ・愛知県国際展示場は主にB to B（企業同士の商談）の場として、対象は海外企業や、海外と取引を行う国内企業が対象として想定されるが、海外型の展示場運営（商談中心）を行うためには、国内の展示場との違いを鮮明にし、海外企

業の商習慣に対応していくための運営戦略について検討を深めていくことが課題。

- ・閣僚級会合などのハイレベルな国際会議に対応可能な会議場やスイートルームを備えた高級ホテル、多様な客層に対応できるエンターテインメント施設が不足しており、それら機能の整備についても検討が必要。

【事業実施に向けた課題】

- ・空港島の現状を見ると、展示場以外のM I C E機能が不足していることに加え、大都市のようなエンターテインメント機能を持つ周辺環境も無い。このため、持続可能なM I C E事業を運営していくためには、愛知県国際展示場に加え、ハイレベルな国際会議に対応可能な会議場、宿泊施設、そしてアフターコンベンションを提供するエンターテインメント施設等を一体的に整備していく必要がある。
- ・民間事業者へのヒアリングにおいては「会議場、展示場、ホテル、エンターテインメント施設を一体的に整備することで、M I C E施設の機能が最大限発揮される。特にビジネス客から家族連れの訪問客まで幅広く惹き付ける、エンターテインメント機能がM I C Eには欠かせない」との声も聞かれた。
- ・しかしながら、これら施設の一体的整備、またその後の運営においては多額の初期投資費用や維持管理費が必要となってくるため、その採算性を見極めていくことが今後の主要な課題。

【周遊観光の拠点として必要な機能の整理】

■観光案内機能

- ・利用者の関心等に応じ、旅行計画を提案し、必要なサービスの手配をワンストップで実施。

■多言語対応機能

- ・英語を含め複数の外国語（対面、表示等）で提供。

■情報提供機能

- ・多数の来訪客に対応できる情報提供・接客や待合のスペースを具備。

■観光コンテンツ表示機能

- ・日本各地の観光の魅力や旅行者に必要な情報を、VR等の最先端技術等を活用し、効果的・適切な方法で発信。

【立地特性を生かした観光資源との連携】

- ・中部国際空港周辺は、武将観光や産業観光などの様々な観光資源を有するとともに、中央日本エリア9県を繋ぐ広域観光ルート「昇龍道」の起点ともなっている。
- ・中部国際空港を拠点として、愛知県、近隣地域の様々な観光地や観光スポットは高速交通ネットワークで結ばれており、航空機を使用すれば、就航先の都市も含めた、広域的な観光地にアクセスが可能である。また、空港機能を最大限活用すれば、主に富裕層のプライベートジェット、チャーターヘリ等での自由な国内移

動も可能となる。

- ・国内外から選ばれるM I C E 地域となるため、空港が隣接した国内随一の立地特性を生かし、M I C E 来訪客向けに豊富なエクスカージョンを提供することで、国内外の他地域には無い強みを発揮していく必要がある。

【観光に関する視点】

- ・空港隣接立地という、アクセス面での強みを最大限活用すべき。
- ・愛知県に留まらない、周辺地域も含めた広域的な観光資源を後背圏に有するとともに、モノづくり産業の集積地としての、当地域ならではの観光資源を有する。これらを積極的にPRしていくべき。
- ・M I C E 来訪者が、通常行きにくい場所でも、ダイレクトにアクセス出来る交通手段を整備することが効果的。
- ・多彩なイベントや魅力的なショッピングモール、エンターテインメント、日本の文化に触れられる機会を設け、賑わい空間を創出する必要がある。

■地域振興の視点

- ・中部国際空港のM I C E 拠点において、地場の製品やコンテンツを紹介し、購入に繋げるとともに、地域資源を活用したユニークベニューにより、M I C E 拠点を核として、周辺地域に経済循環をもたらす仕組みを構築していく必要がある。
- ・周辺地域の人々も楽しむことの出来るよう、快適な公共エリアや屋外ショー、オープンスペースにより、子供連れの家族、若者から高齢者までが気軽に集える、憩いの場を提供していく必要がある。

■アクセスに関する視点

- ・M I C E 機会の増加は、交通機関の混雑を招く事から、人流のマネジメントを、周辺地域の主体が連携し、総合的に実施していく必要がある。
- ・将来的には、観光 MaaS 等の新たな仕組みを導入し、利用者の利便性を高め、周辺地域への来訪を活性化していく事が有効である。

■M I C E 施設の機能に関する視点

- ・国際展示場と国際会議場には呼び込めるM I C E の種類が異なり、それぞれの機能強化が必要である。特に、大規模な国際会議を誘致するためには、宿泊施設の充実とともに、国際会議に付随する展示スペースが必要となる。
- ・大規模な国際会議の場合は、家族同伴で訪れるケースがあり、家族も長期間くつろぐことが出来る施設や、魅力的で満足度の高い観光コンテンツを具備していくことも重要な要素となる。また、M I C E 参加者に対し、周辺地域に観光に出かけてもらうための環境整備やフリーパス等のインセンティブも必要となる。
- ・愛知県国際展示場の特徴の一つである保税展示場の強みを生かした展示会の誘致を進めて行く必要がある。

■次世代型の国際観光都市のあり方

- ・空港島を中心に、自動運転、ロボット、AI等を活用した最先端技術・サービスを積極的に導入し、人やモノの移動に伴う交通渋滞や混雑の緩和、空港利用者や地域住民の利便性向上等に取り組むスーパーシティ構想の実現に向け、様々な分野の最先端技術・サービスを結集させることで、世界の先駆けとなる「未来都市」のショーケースを実現することが求められている。
- ・最先端技術・サービスの実証実験の場とし、観光面だけでなく、産業科学技術面での公益性を図っていく必要がある。
- ・IT、サービス、観光など、バリエーションに富んだビジネスチャンスによって、大手企業のみならず、中小企業から、スタートアップまで様々な企業のビジネス参画が促され、多種多様な雇用の創出、旺盛な起業意欲の促進へと繋げていくことが求められている。

■「中部国際空港・常滑市における都市機能強化調査事業」(2019年度)

①【自動運転技術を中心としたスマートなヒト・モノ輸送サービスの提供に向けて】

- ・自動運転本格導入までには、現状では技術と採算性が保証されていない。自動運転本格導入までの経過措置として、通常のドライバーによる輸送サービスが想定できるが、我が国ではそもそもドライバー不足が課題である。
- ・空港島における道路管理者の一元化、交通ルールポリシーの統一化。
- ・自動運転専用道やテストセンター、自動運転車両プール等の必要機能の設置。
- ・自動運転等技術実証基盤整備にかかる初期費用の負担。

②【カメラ映像やパーソナルデータの取扱いに向けて】

- ・個人情報の保管・利用に関する責任者の明確化(ただし、民間事業者にはリスクが大きい)。

③【スーパーシティ基盤となる、データ収集・連携・活用基盤(都市OS)の確立に向けて】

- ・個別課題の解決のためのデータ収集環境等の整備(既存都市機能のスマート化、既存アプリケーションの改良)。
- ・データ連携基盤上でのデータ統合に向けた各種データの統一規格化。
- ・データ連携基盤を活用したデータビジネスを行うスタートアップ企業等の誘致環境の整備。

④【スーパーシティ基盤の運用体制の整備に向けて】

- ・事業者間情報連携、官民協力体制整備のための官民連携コンソーシアムの設置。

(2)2020 年度調査

「MICEを核とした国際観光都市」のあるべき姿

- これまでの調査を踏まえ、「MICEを核とした国際観光都市」のあるべき姿とその実現により期待される効果を整理した。

MICEを核とした国際観光都市	
<p>アジア有数のMICE開催地</p> <p>ハイレベルな国際会議・展示会など数多くのMICEが開催され、日本各地・世界各国から多くの人々が来訪</p>	<p>空港隣接立地を生かした周遊型・滞在型観光の拠点</p> <p>当地域を拠点とし、空港を始め優れた交通ネットワークを利用して、MICE来場者や訪日外国人旅行者が県内・全国各地を訪問</p>
<p>国際的な知名度向上と地域が誇れるエリア</p> <p>世界レベルのエンターテインメントの開催や誰もが楽しめる空間の創出により、地域の国際的な知名度を向上させ、新たな誇りを創出</p>	<p>最先端技術を取り込んだ未来都市</p> <p>交通、物流、エネルギーなどの各分野で最先端技術を活用し、世界に先駆けた未来都市のショーケースを実現</p>

「MICEを核とした国際観光都市」の実現に向けた方策と課題

<方策>

- 愛知県国際展示場に加え、ハイレベルな国際会議場、宿泊施設及びエンターテインメント施設を一体的に整備することにより相乗効果を発現
 - MICE、航空、空港、観光などの関係者間の連携によるMICE誘致促進の取組
(例：PEO※等へのプロモーション、専用入国レーンなど空港利用における優遇措置、MICE来場者向けチャーター便の運航など) ※ Professional Exhibition Organizer=展示会企画業者
 - 周遊観光拠点としての機能整備
(例：先端技術を用いた観光案内所の整備、県内に留まらない日本の各地域との連携、昇龍道の更なる活用など)
 - 地域の特色を生かした観光施設や文化・芸術鑑賞の場の整備
(例：産業観光施設の整備、歴史文化をテーマにしたイベントの誘致など)
 - 最先端技術・サービスの社会実装化による訪問者への高い利便性の提供
(例：自動運転、OneID※の促進、スマートエネルギーなど)
- ※ パスポート・搭乗券・顔データ等の生体情報を紐づけた認証用のデータ

<課題>

- MICE・航空・空港・観光など、他分野に跨がる連携と運営体制の確立
- 周遊先の新たな魅力の創出、各地域との連携における事業体制の確立
- 持続的な収益確保、近隣施設との連携、混雑・渋滞対策
- 法規制、技術、資金調達におけるハードル

3 まとめ

過年度調査をふまえ、本年度調査では、引き続き顕在化している新型コロナウイルス感染拡大に関する対応と、多様性や持続可能性を念頭においた、新たな時代のMICEを核とした国際交流拠点の形成に向けて求められる当地域の活用方策、需要喚起策、魅力ある機能整備について取りまとめを行った。