

3 大都市圏における国際空港の有効活用について

～リニア中央新幹線の開業を見据えて～

南山大学経営学部 教授 奥田隆明

研究の前半では、中国を対象にした周遊型観光消費モデルを開発し、中国からのLCC路線の誘致によって観光消費が増加する地域を定量的に明らかにした。また、研究の後半では、中国と台湾を対象にした周遊型観光消費モデルを開発し、リニア中央新幹線への投資が外国人の観光消費に与える影響について比較分析を行った。その結果、リニア中央新幹線が開業すると、関西空港や中部空港の利便性が向上すること、特に中国のように国内を広く周遊する観光客の利便性が大きく向上すること、また、これによって西日本を中心にした観光消費をさらに増加させることができることなどを明らかにした。

キーワード：リニア中央新幹線、国際空港、インバウンド観光

1. 序論

日本では首都圏と近畿圏を結ぶリニア中央新幹線の建設が進められている。リニア中央新幹線の開業は日本国内を周遊する訪日外国人にも大きな影響を与えるものと予想される。つまり、リニア中央新幹線の開業によって日本国内の移動時間が短縮すれば、これまで移動時間の制約から周遊できなかった観光地も周遊が可能になり、これによって地域の観光消費が増加することが予想される。また、リニア中央新幹線の開業に向けて、それぞれの地域が連携して新しい観光サービスを提供すれば、より多くの外国人観光客を取り込むことも可能になるものと考えられる。

他方で、訪日外国人は国際空港から入国して日本国内の観光地を周遊しているため、リニア中央新幹線の開業によって訪日外国人の周遊行動が変化すると、国際航空路線の乗り入れ空港も変化することが考えられる。例えば、現在、成田空港から入国した外国人観光客は首都圏を周遊することが多いが、リニア中央新幹線が開業すると首都圏だけでなく、あわせて近畿圏も周遊することが容易になる。また、現在、関西空港から入国した外国人観光客は近畿圏を周遊することが多いが、リニ

ア中央新幹線が開業すると近畿圏だけでなく、首都圏も周遊することが可能になる。その結果、成田空港から入国しても関西空港から入国しても同じ観光地を周遊することが可能になるため、これによって国際航空路線の乗り入れ空港も変化するものと考えられる。

ところが、訪日外国人の周遊行動は国籍によっても異なっている。例えば、台湾のように日本の観光地をよく知っている場合には、大都市圏のみならず地方圏の観光地も周遊している。これに対して中国のように日本の観光地をあまりよく知らない場合には、大都市圏を中心にした観光地を観光することが多い。また、アジア諸国からの観光客にとっては、日本は近隣の観光地であるため、滞在期間は自ずと短くなる。しかし、欧米諸国からの観光客にとっては、日本は遠方の観光地であり、訪日時には複数の観光地を周遊するため、その滞在日数は長くなる。このように訪日外国人の周遊行動は国籍によって異なるため、リニア中央新幹線の開業がこれらの行動に与える影響も異なるものと考えられる。

そこで、本研究では、まず、訪日中国人を対象にした周遊型観光消費モデルを開発し、中国からの国際航空路線が三大都市圏の空港

で増加した場合、どの地域が受益地域になるのかを明らかにすることを試みる。また、訪日中国人と訪日台湾人を対象にした周遊型観光消費モデルを開発し、リニア中央新幹線の開業が訪日中国人と訪日台湾人に与える影響を比較評価する。さらに、その他の国からの観光客の分析結果も踏まえて、リニア中央新幹線の開業後、三大都市圏の国際空港をどのように有効活用することが望ましいのについて明らかにすることを目的とする。

2. 国際航空路線の就航による受益地域の現状

図 2.1 に示す通り、首都圏に訪日した中国人の中には首都圏のみを旅行する人が多い。そのため、成田空港や羽田空港からの入国者を増やすことは、首都圏のみの観光消費を増加させることにつながる。他方で、近畿圏に訪日する中国人の中には、近畿圏から首都圏へと旅行する人も多い。そのため、関西空港からの入国者を増やすことは、近畿圏の観光消費を増加させるだけでなく、首都圏の観光消費も増加させることにつながる。また、中部圏に訪日する中国人の中には、中部圏から首都圏へと旅行する人や、中部圏から近畿圏へと旅行する人が多い。その結果、中部空港からの入国者を増やすことは、首都圏の観光消費や近畿圏の観光消費を増加させることにつながる可能性がある。

訪日外国人による観光消費を増加させることは地域経済の活性化にもつながる。そのため、訪日外国人をどの空港から受け入れ、どの地域の観光消費を増加させるかは重要な問題である。首都圏だけが訪日中国人の観光消費による利益を受けるのではなく、首都圏以外の地域でもこうした利益を享受するためには、首都圏の空港だけが訪日中国人を受け入れるのではなく、首都圏以外の空港からも訪日中国人を受け入れることが重要である。そうした意味で、近年、関西空港や中部空港で国際 LCC 路線が増加したことは望ましいことであるが、関西空港や中部空港から入国した中国人の多くが首都圏でも観光消費を行っている実態を考えると、さらに関西空港や中部空港から入国する中国人を増やした方が首都圏以外の地域にもバランスよく観光消費を増加させることにつながるものと考えられる。

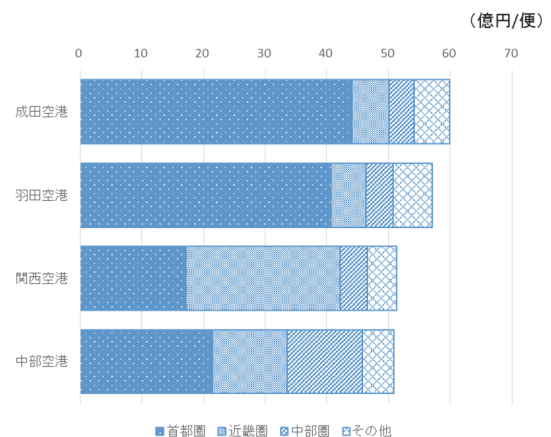


図 2.1 国際航空路線の就航による受益地域

3. 高速鉄道投資による外国人観光消費の変化

では、リニア中央新幹線が開業すると、こうした状況はどのように変化し、その結果、3大都市圏の空港利便性はどのように変化するのであろうか？ この研究では、訪日中国人と訪日台湾人を例にして、その違いを明らかにすることを試みた。

まず、訪日中国人は比較的滞在日数が多く、3大都市圏を中心にして日本国内を広く周遊する傾向にある。そのため、リニア中央新幹線が開業すると、3大都市圏を中心にしてさらに日本国内を広く周遊しながら観光消費を行うことになる(図 3.1)。また、リニア中央新幹線が開業すると、3大都市圏の空港はどれも利便性が向上することになる(図 3.2)。中でも、関西空港や中部空港の利便性は大きく向上することが分かる。つまり、リニア中央新幹線の開業によって、関西空港や中部空港は首都圏へのアクセスが大きく向上する。また、首都圏は観光地が空間的に集中しているのに対して、近畿圏や中部圏は観光地が分散しているため、リニア中央新幹線が開業すると、これら分散する観光地を周遊しやすくなる。その結果、関西空港や中部空港の利便性が大きく向上することになる。

他方で、訪日台湾人は比較的滞在日数が少なく、3大都市圏だけでなく、広く地方圏で観光消費を行っている。このとき、訪日中国人と比較すると滞在日数が少ないため、日本国内の複数の観光地を周遊する人が少なく、目的とする観光地にあわせて入国空港を選んでいる。そのため、リニア中央新幹線が開業

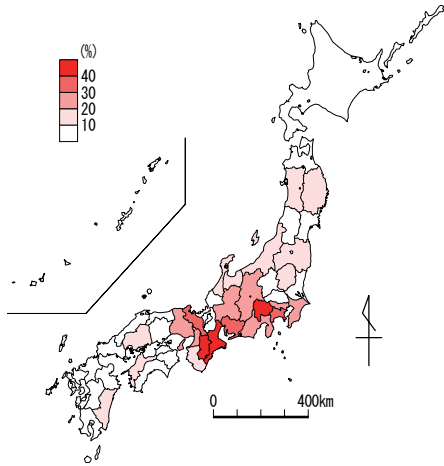


図 3.1 リニア中央新幹線の開業による観光消費の変化（中国）

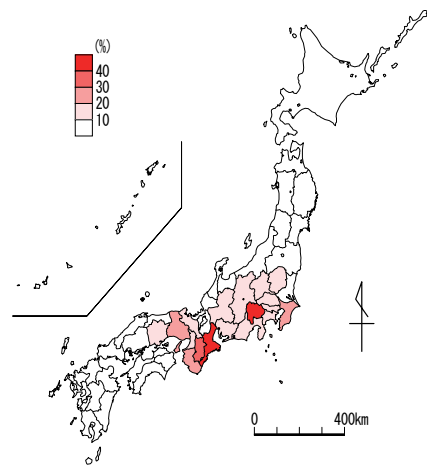


図 3.3 リニア中央新幹線の開業による観光消費の変化（台湾）

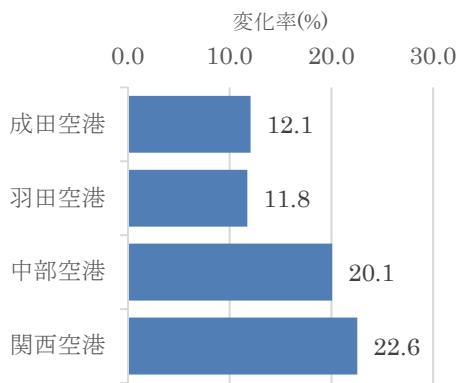


図 3.2 リニア中央新幹線の開業による効用の変化（中国）

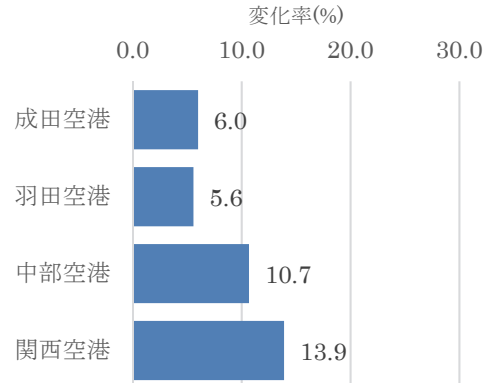


図 3.4 リニア中央新幹線の開業による効用の変化（台湾）

しても、その沿線では観光消費が増加するものの、それ以外の地域では観光消費が大きく増加しない（図 3.3）。その結果、リニア中央新幹線が開業しても 3 大都市圏の空港利便性はあまり大きく向上しないことが分かる（図 3.4）。しかし、首都圏空港に比べると、関西空港や中部空港の利便性は向上する。つまり、近畿圏や中部圏は観光地が分散しているため、リニア中央新幹線が開業すると近畿圏や中部圏の観光地を周遊しやすくなる。その結果、首都圏空港に比べると、関西空港や中部空港は利便性が向上することになる。

4. 結論 ～航空・空港政策への示唆～

訪日中国人と同様に日本国内を広く周遊しながら観光消費を行っているのは、欧州や北

米からの観光客である。欧州や北米からの観光客は、アジアからの観光客に比べると日本までの移動費用が大きいため、訪問機会が少ない。しかし、日本に来た場合には国内を広く周遊するため、その滞在日数が長い。また、欧州や北米からの国際航空路線は、その多くが首都圏空港に就航している。こうした状況の中でリニア中央新幹線が開業すると、欧州や北米からの観光客は 3 大都市圏のみならず、西日本も含めて日本国内を周遊する人が増える（図 4.1 及び図 4.2）。また、訪日中国人と同様に、リニア中央新幹線が開業すると関西空港や中部空港の利便性が大きく向上することになる。つまり、リニア中央新幹線の開業によって、関西空港や中部空港は首都圏へのアクセスが大きく向上する。また、近畿圏

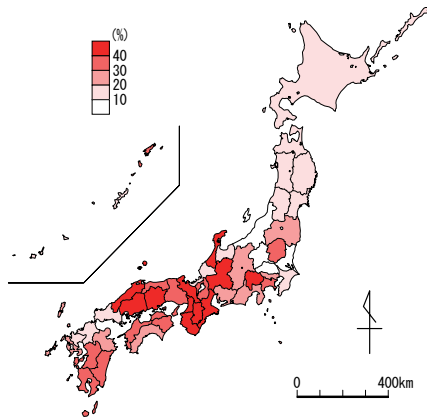


図 4.1 リニア中央新幹線の開業による観光消費の変化（欧州）

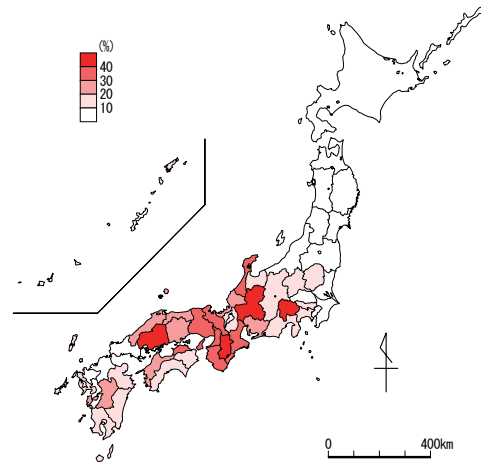


図 4.2 リニア中央新幹線の開業による観光消費の変化（北米）

や中部圏は観光地が分散しているため、リニア中央新幹線が開業するとこれら分散する観光地を周遊しやすくなる。さらに、これに伴い中国地方をはじめとする西日本の観光地を周遊することも可能になる。その結果、リニア中央新幹線の開業は関西空港や中部空港の利便性を大きく向上させることになる。

こうした状況を考えると、リニア中央新幹線が開業すると、首都圏空港に比べ関西空港や中部空港の利便性が大きく向上することがわかる。中でも、訪日中国人をはじめ、日本国内を広く周遊する観光客にはこうした傾向が見られ、欧州や北米からの観光客についてもこうした傾向が見られる。現在、欧州や北米からの国際航空路線は首都圏空港に就航しているが、リニア中央新幹線の開業にあわせて、これらの国際航空路線を関西空港や中部空港でも増やせば、訪日外国人の利便性はさらに向上し、これによって近畿圏や中部圏、さらにこれを含めた西日本全体での観光消費を大きく増やすことができるものと考えられる。

謝 辞

本研究は、南山大学 2019 年度パツへ研究奨励金 I-A-2 から助成を受けて実施した。関西空港調査会からの研究助成と併せて、謝意を表するものである。

参考文献

- 1) 奥田隆明：訪日外国人流動表を用いた旅客 IO モデルの開発～国際航空路線誘致の影響エリアの特定～、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.73、No.3、pp.165-177、2017.
- 2) 奥田隆明、劉 哲智：国際航空路線の就航による受益地域の特定～訪日外国人流動表を用いた周遊型観光消費モデルの開発～、地域学研究、Vol.48、No.2、pp.157-171、地域学研究、2019.
- 3) 奥田隆明：周遊を考慮した観光消費モデルの開発～高速鉄道投資と外国人観光消費～、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.75、No.5、pp. I_83-I_91、2019.
- 4) 奥田隆明：高速鉄道投資による外国人観光消費の変化～中国と台湾の比較分析～、地域学研究、Vol.49、No.2、pp.293-308、2020.
- 5) 奥田隆明：高速鉄道投資による外国人観光消費の変化～香港と欧州の比較分析～、土木計画学研究・講演集、Vol.59、CD-ROM、2019.
- 6) 奥田隆明：高速鉄道投資による外国人観光消費の変化～韓国と北米の比較分析～、日本地域学会年次大会学術発表論文集、Vol.56、2019.
- 7) 奥田隆明：高速鉄道投資による外国人観光消費の変化～アセアンとオセアニア比較分析～、土木計画学研究・講演集、Vol.60、CD-ROM、2019.