

交通政策基本計画小委員会
2020年2月6日

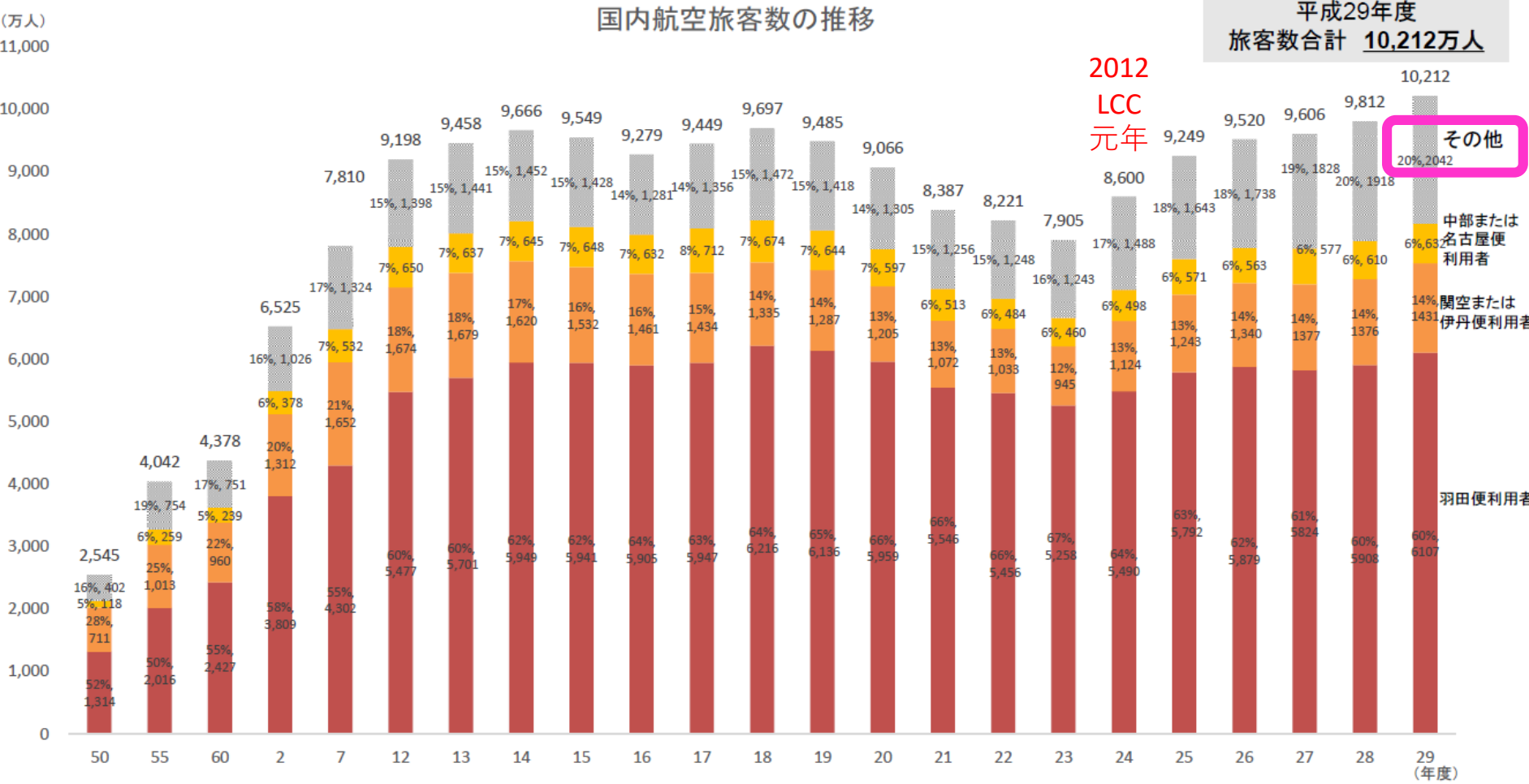
都市間交通・国際交通 の動向と論点

東京工業大学
環境・社会理工学院 融合理工学系
教授 花岡伸也

我が国の国内航空旅客輸送の動向

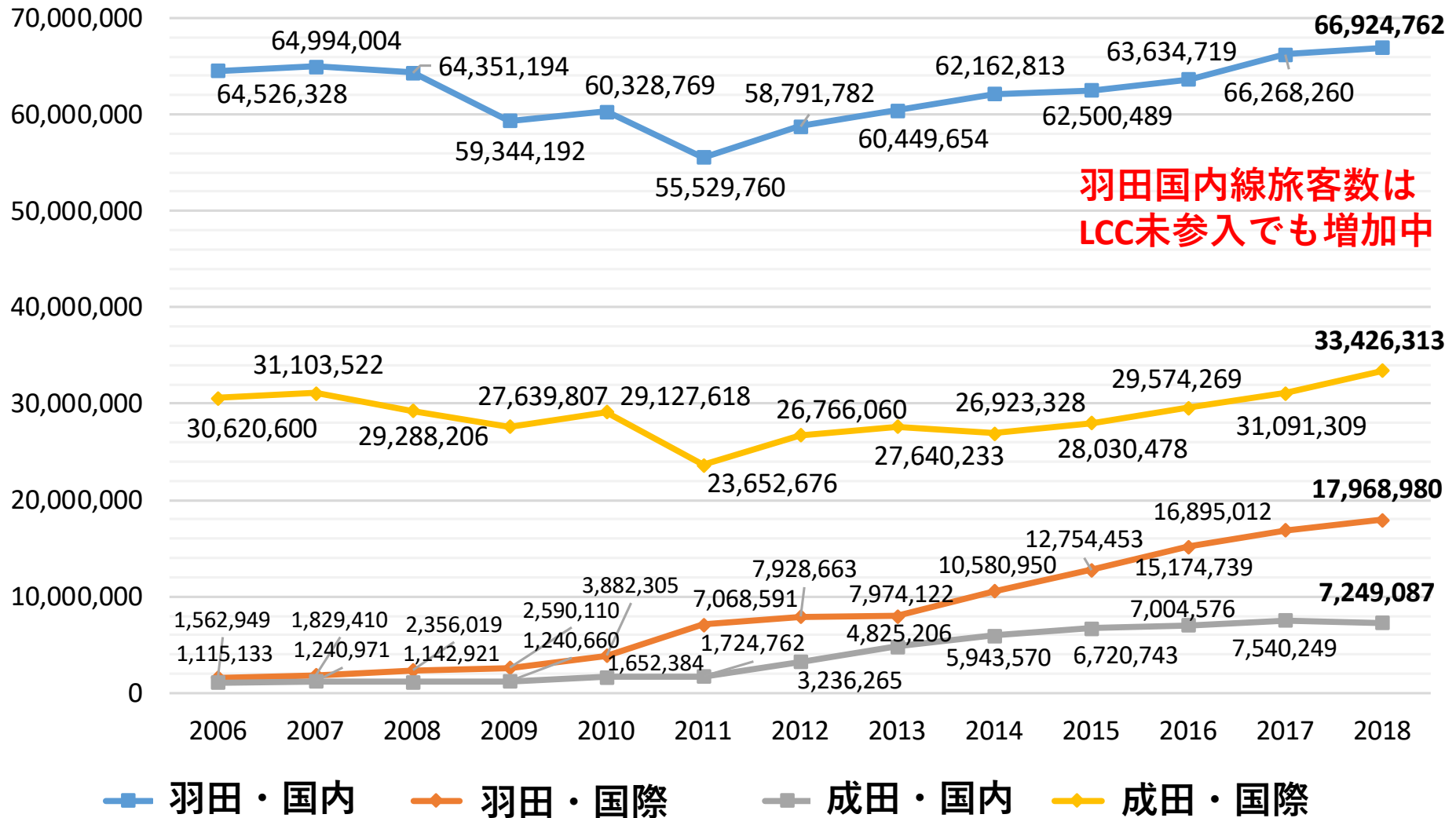
○ 我が国の国際航空旅客数は、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、20年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、24年度からのLCC参入等により増加し、平成29年度に1億人を突破した。

○ また、国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。



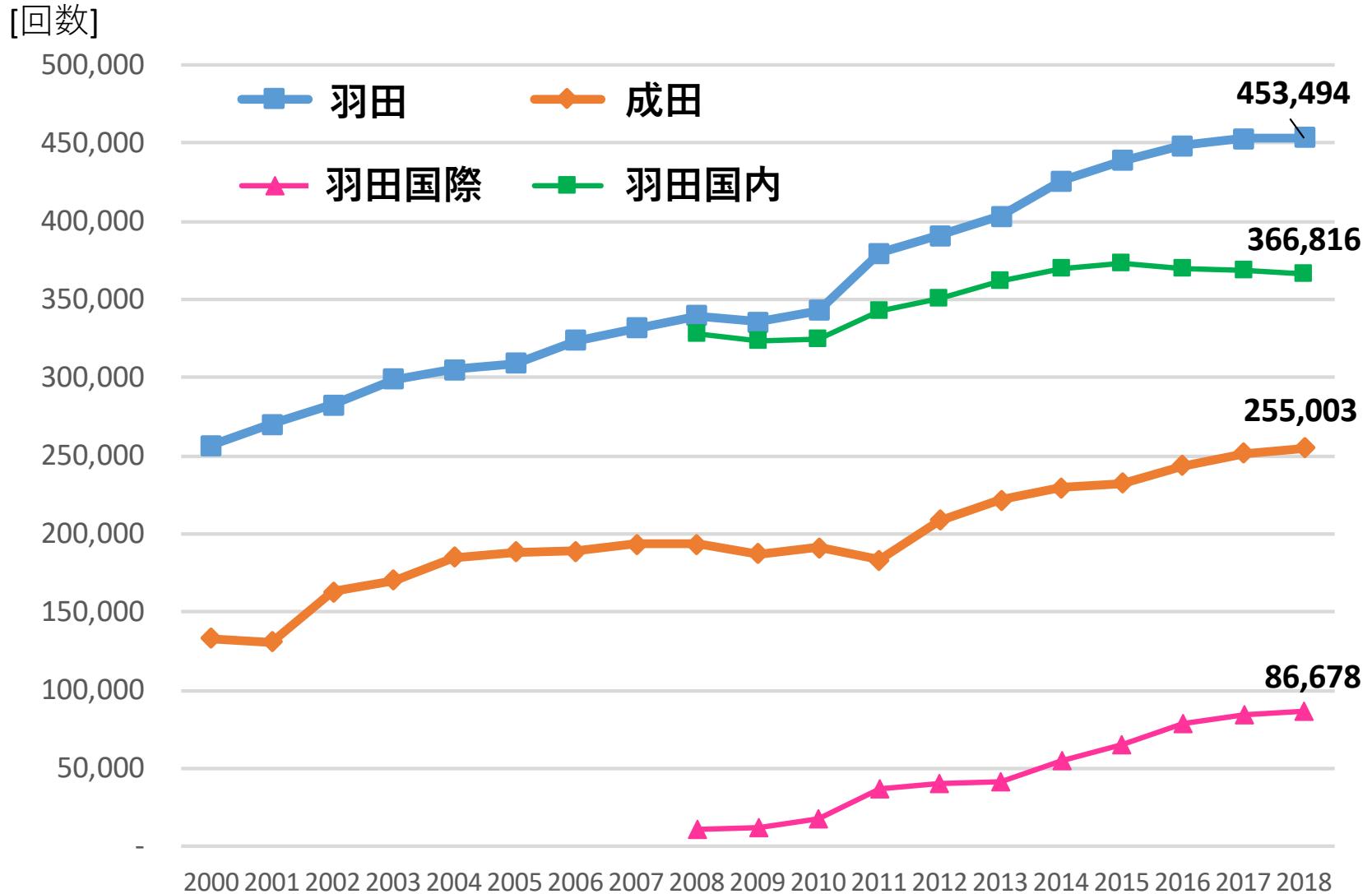
首都圏 2 空港の旅客数推移

[旅客数]



Source: made by speaker based on MLIT

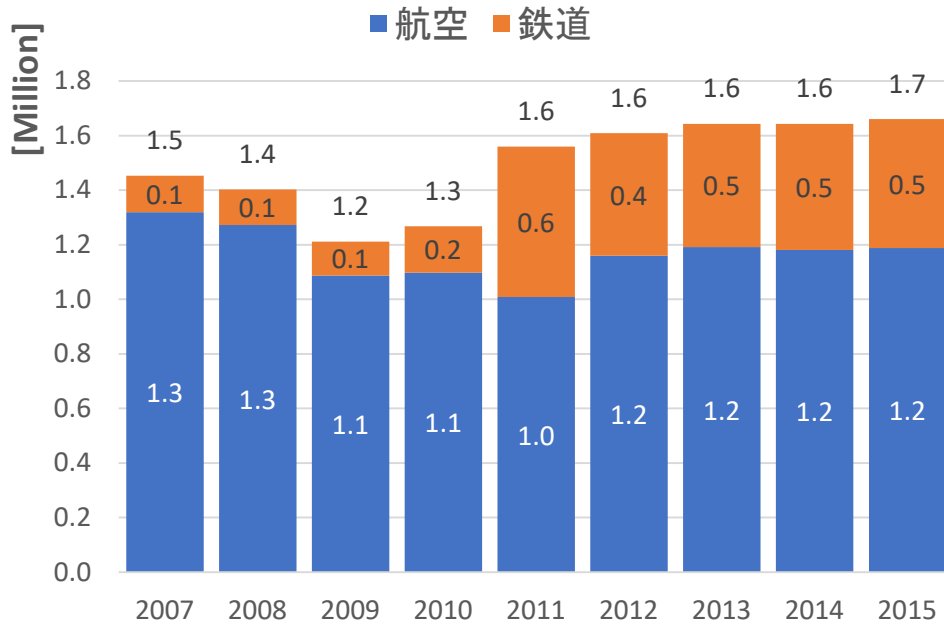
首都圏 2 空港の発着回数推移



注：羽田は着陸回数を2倍した数値（出所：空港管理状況調書）

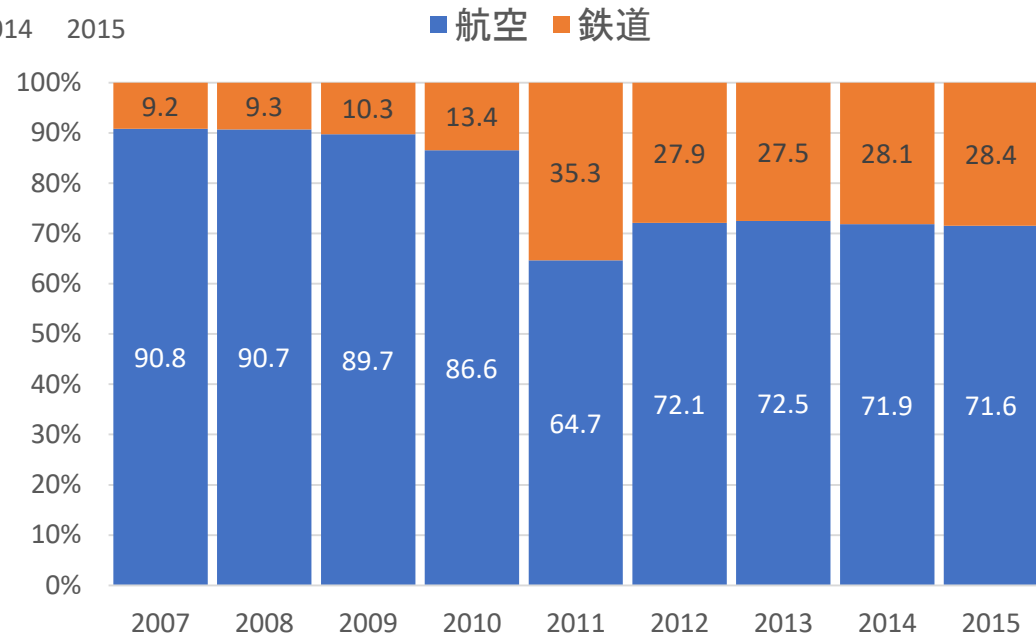
京阪神 - 鹿児島

鉄道距離約800km



2011.3 九州新幹線開通
2012.4 Peach参入(関空-鹿児島)

出所:国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」より作成



国内航空旅客の論点

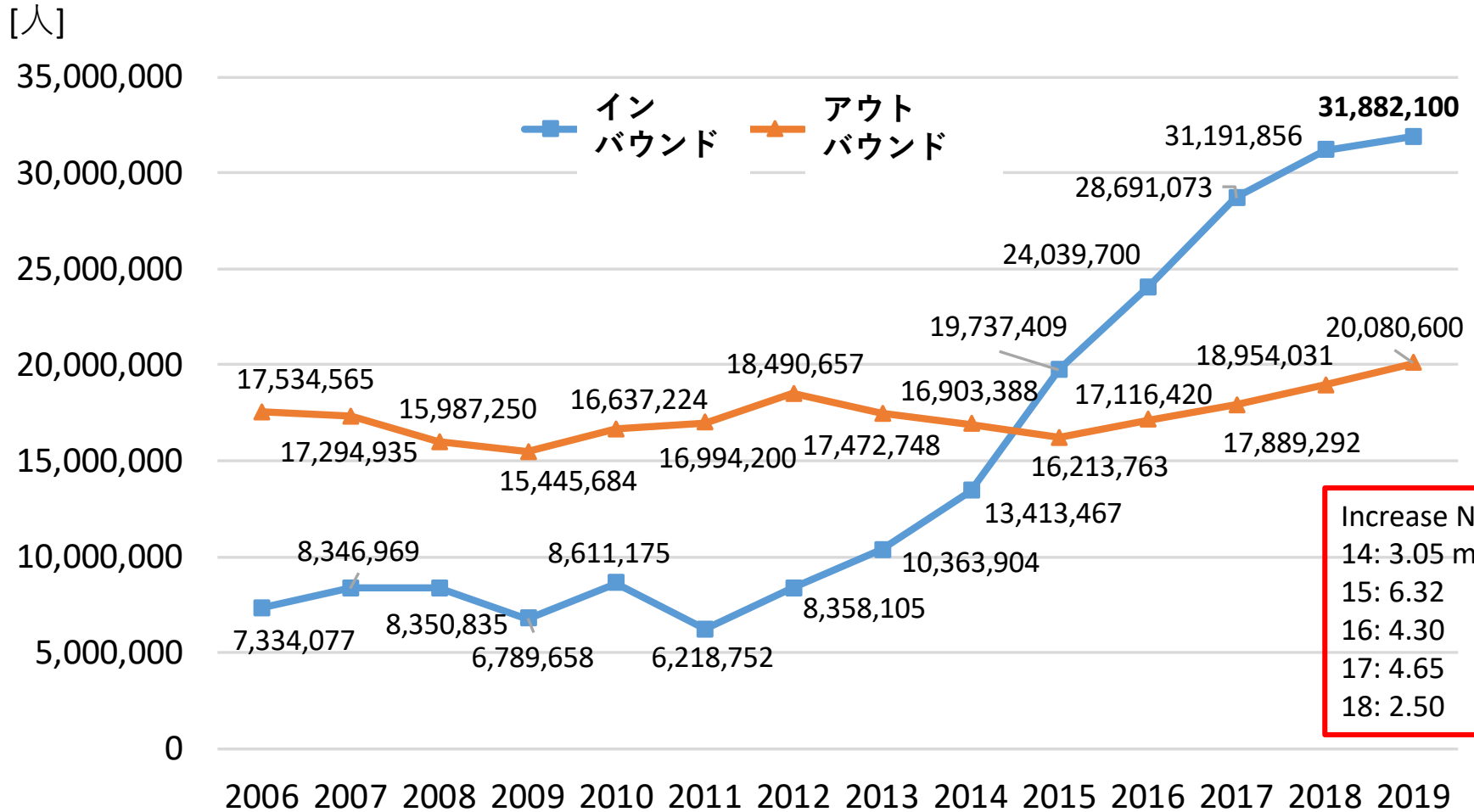
1. 国内航空需要の底上げはLCC参入効果だけではない。
2. LCC未参入路線(羽田)で需要が増加しているのはなぜか？
 - > 国内航空需要の根幹は業務目的
 - > 観光, VFR(Visiting Friends and Relatives)を十分に掘り起こしていない？
3. 新幹線の影響
 - > 京阪神-九州：LCCは新幹線から航空シフトに貢献しているが需要純増は？
 - > 高速バスがライバル？自家用車の都市間需要は？
 - > モバイル空間統計等の援用による都市間交通機関旅客数の推定。

都市間MaaS (Mobility as a Service)

- ・ 航空・新幹線・高速バス等とアクセス交通を連携したMaaS
- ・ 広域観光周遊の活性化

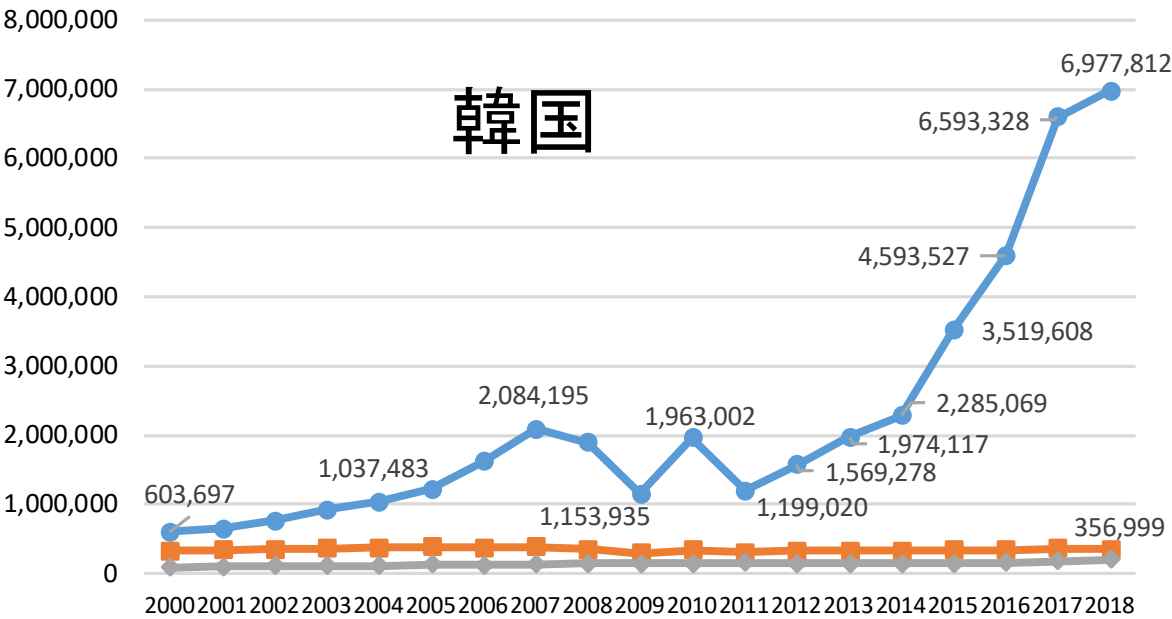
訪日外客数と出国日本人数の推移

(インバウンド) (アウトバウンド)



注：インバウンドにはクルーズ船含む
 2.53 million in 2017
 2.45 million in 2018

Source: made by speaker based on JNTO
 2019 is preliminary value

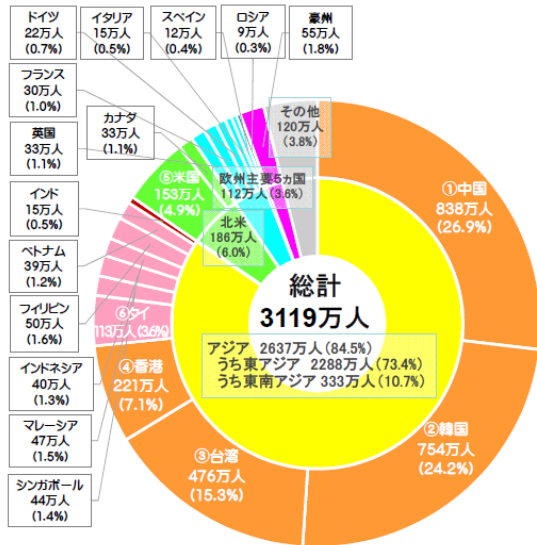


Total
2018: 7,538,952
2019: 5,584,600

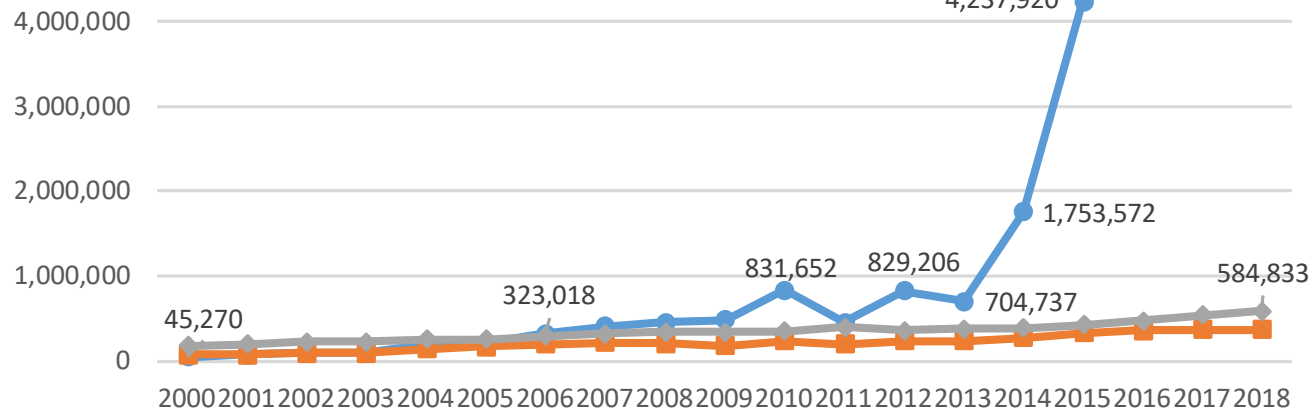
Total
2018: 8,380,034
2019: 9,594,300

● Tourist ■ Business ◆ Others

訪日外国人旅行者数の内訳 (訪2018年 (平成30年))



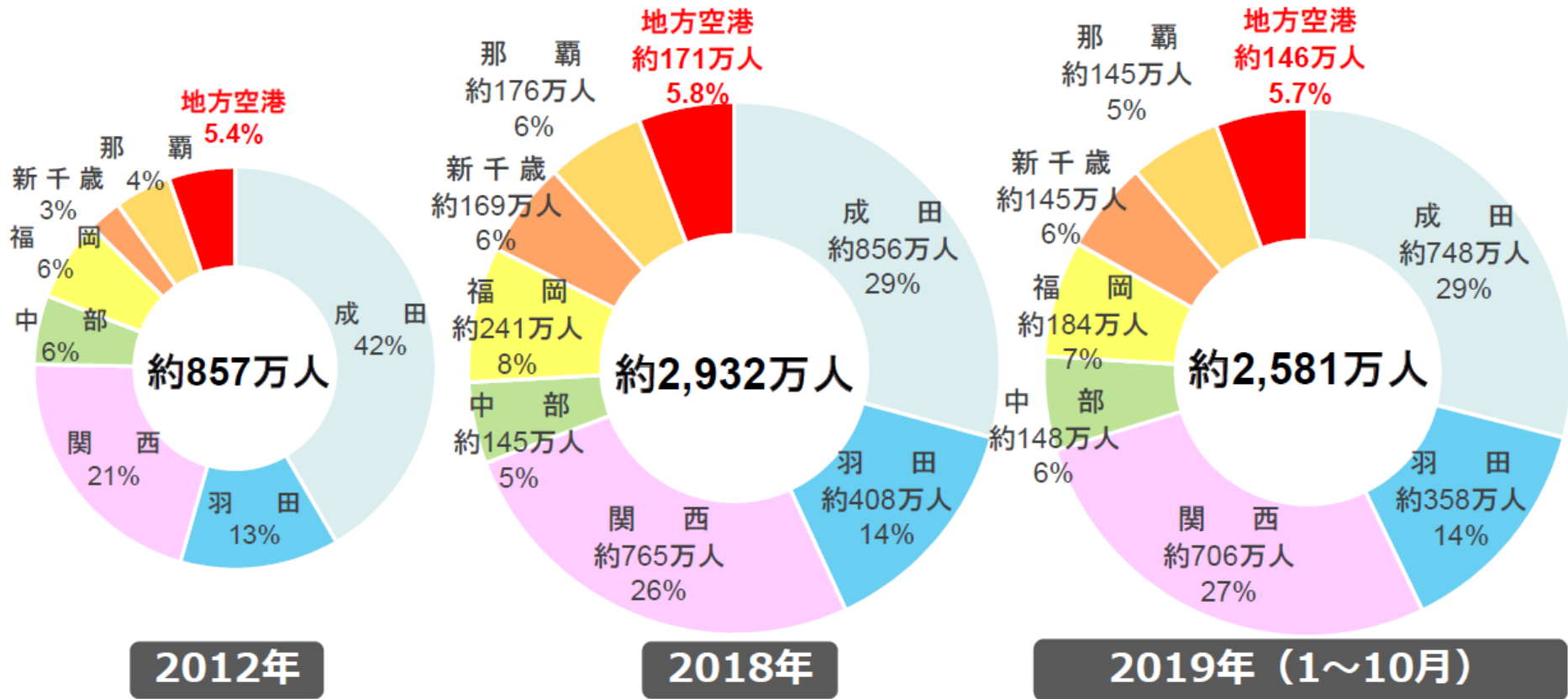
中国



● Tourist ■ Business ◆ Others

資料：日本政府観光局 (JNTO) 資料に基づき観光庁作成
注1：() 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

訪日外客数 空港別割合



(出典)法務省「出入国管理統計」より航空局作成

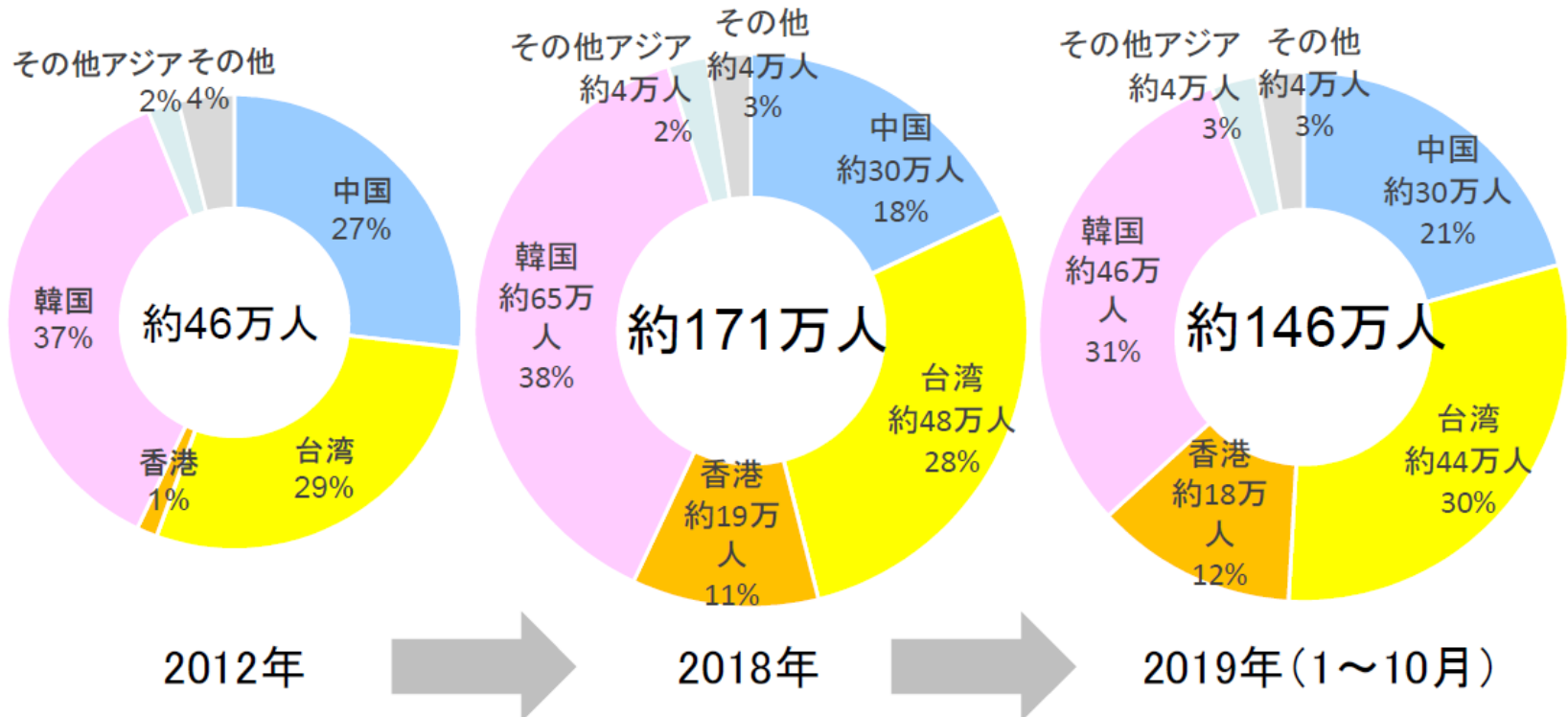
※なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客数」とは集計方法が異なる為一致しない。

※2019年の数値は1月～10月までの速報ベース。

出所：国土交通省資料

地方空港の入国外国人数(市場別動向)

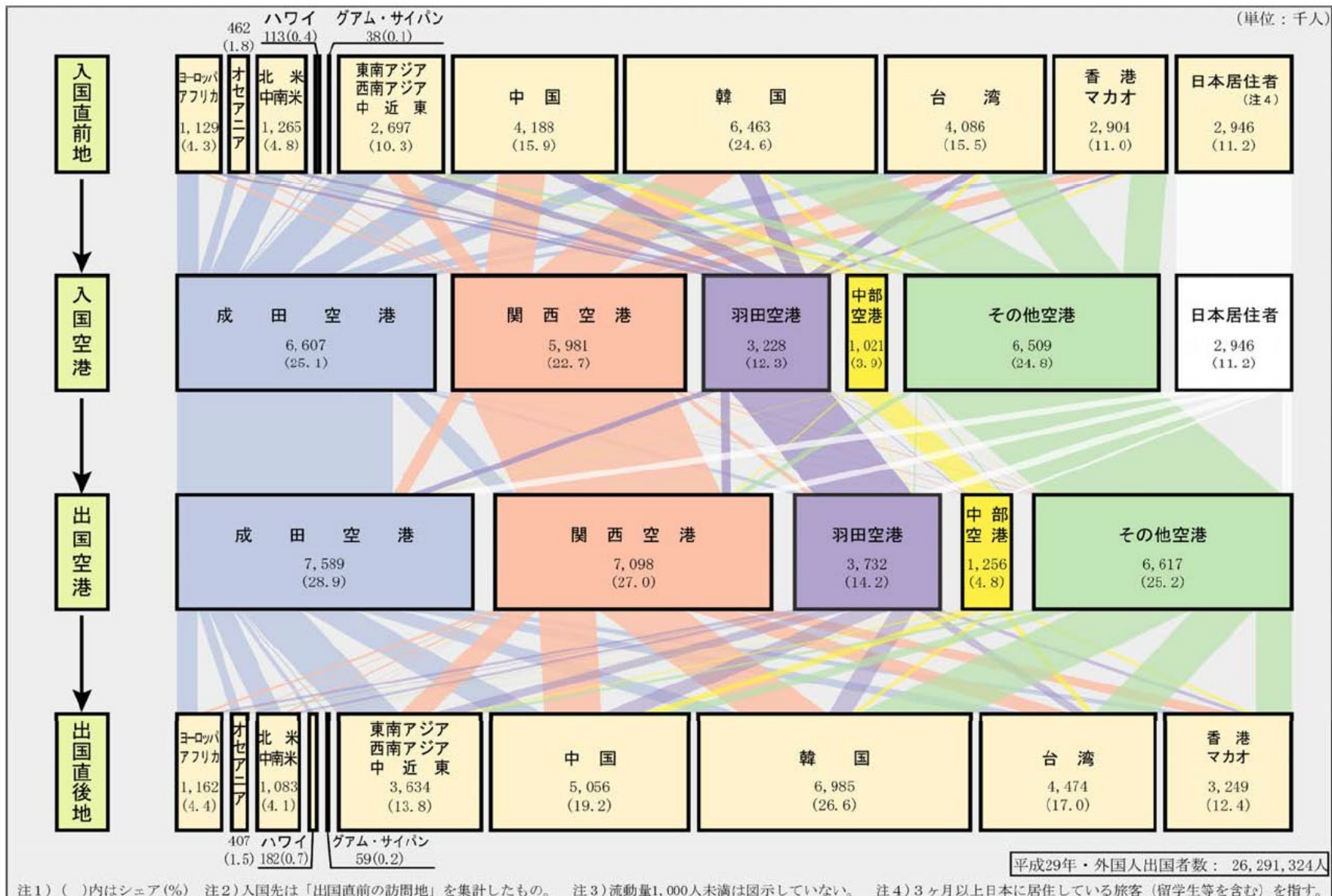
○地方空港は、東アジア4市場（中国、台湾、香港、韓国）からの外国人が約94%。
 ○2018年から2019年にかけては、韓国線の減便・運休の影響を受け、韓国のシェアが低下し、中国や台湾のシェアが拡大。



(出典)法務省「出入国管理統計」より航空局作成
 ※なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客数」とは集計方法が異なる為一致しない。
 ※2019年の数値は1月～10月までの速報ベース。

出所：国土交通省資料

訪日外国人流動パターン(H29年度)



出所：国土交通省航空局平成29年度国際航空旅客動態調査 サンプル調査(8月と11月)の年間拡大集計結果

国際旅客交通：Global MaaSの潜在力

自宅 — 出発空港 — 到着空港 — 目的地

アクセス交通

直行便/
経路便

高速鉄道/バス/
タクシー/レンタカー

国際航空・都市間交通・アクセス交通を連携させた
“Global MaaS”

アウトバウンドの例（様々な選択肢）

- UK Leeds
1. Leeds Bradford Airport – Taxi or Bus (Leeds St.) 40mins
 2. Manchester Airport – Train (Leeds St.) 90mins
 3. Heathrow Airport – High Speed Train (Leeds St.) 3.5 hours

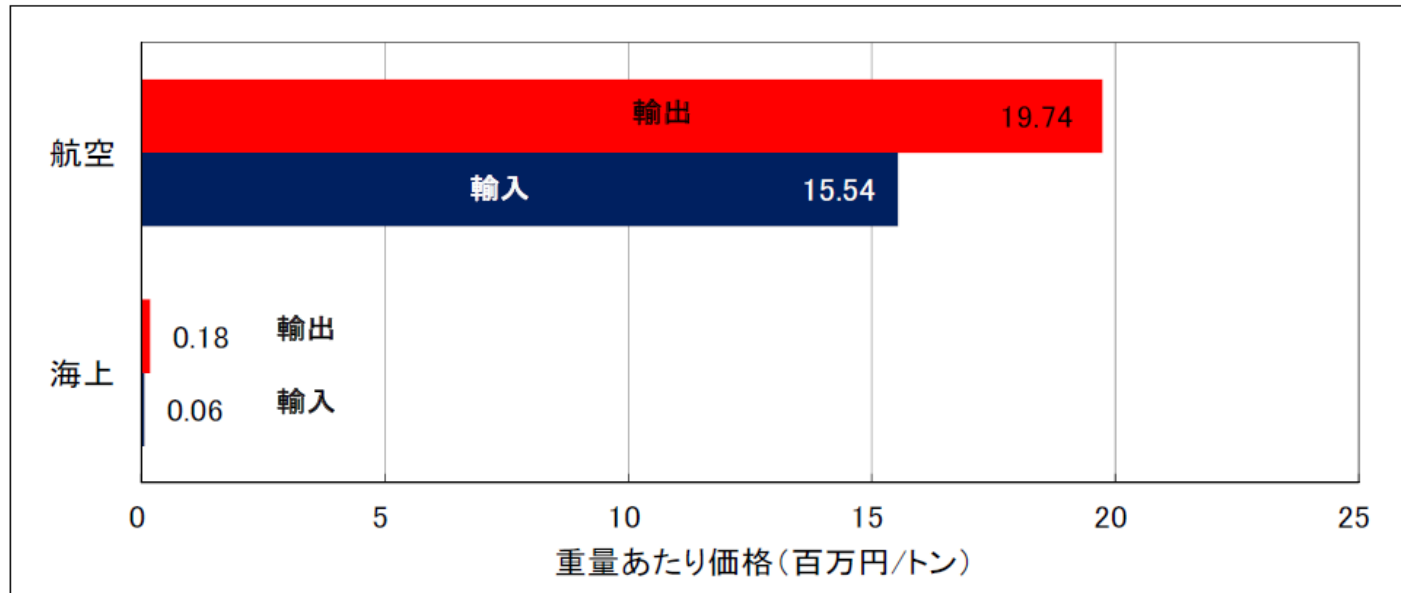
日本の輸出入における航空と海上の輸送量・金額 [2013]

出所：航空物流レポート（国土交通省, 2015）

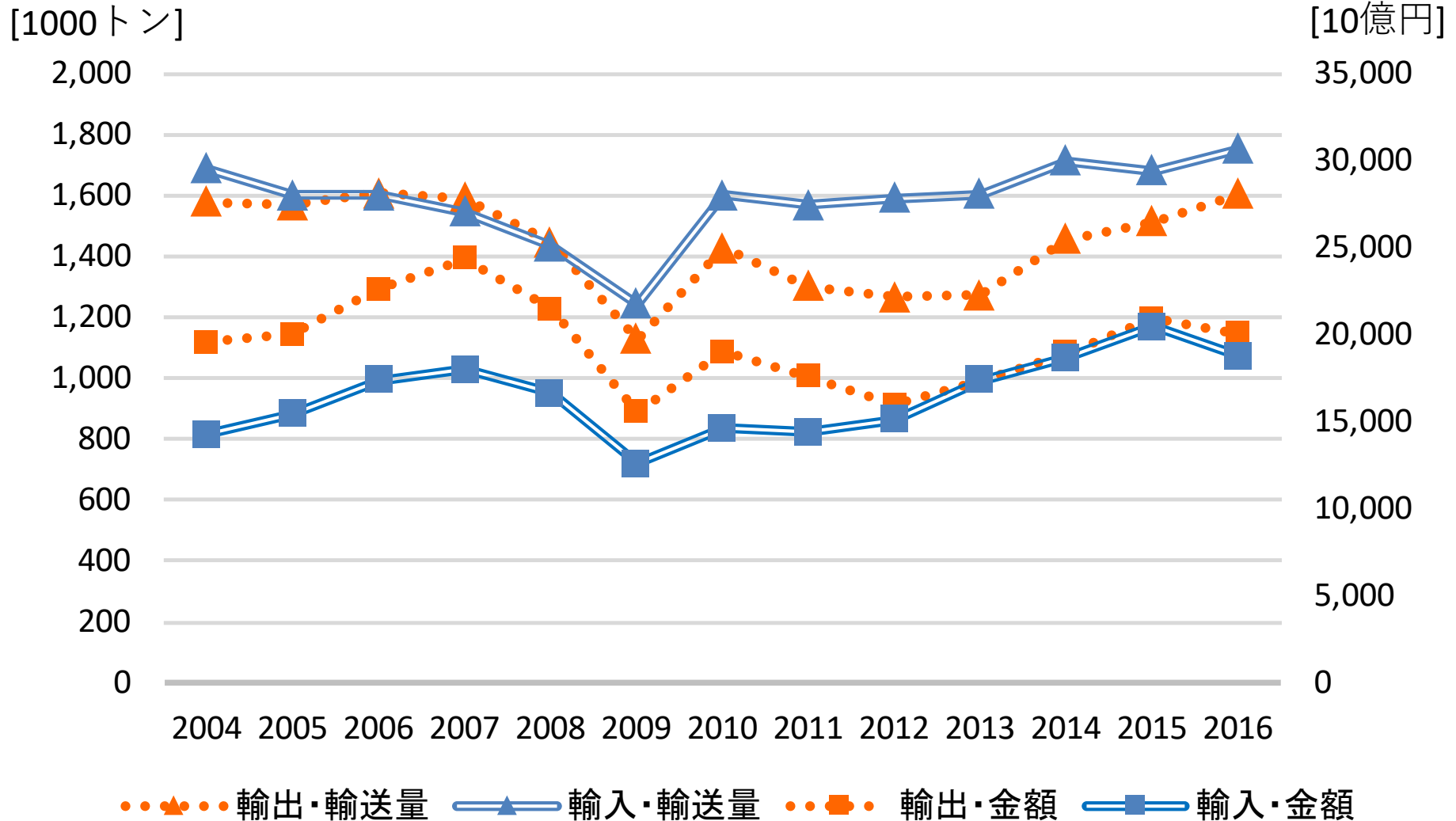
	輸送量 [千トン(分担率)]		輸送金額 [10億円(分担率)]	
	航空	海上	航空	海上
輸出	950 (0.3%)	289,690 (99.7%)	17,340 (24.9%)	52,434 (75.1%)
輸入	1,120 (0.1%)	1,001,414 (99.9%)	17,397 (21.4%)	63,845 (78.6%)

海洋国家日本

航空輸送は、運賃が高く、輸送時間は早い ⇒ 高価格貨物
 海上輸送は、運賃が安く、輸送時間は遅い



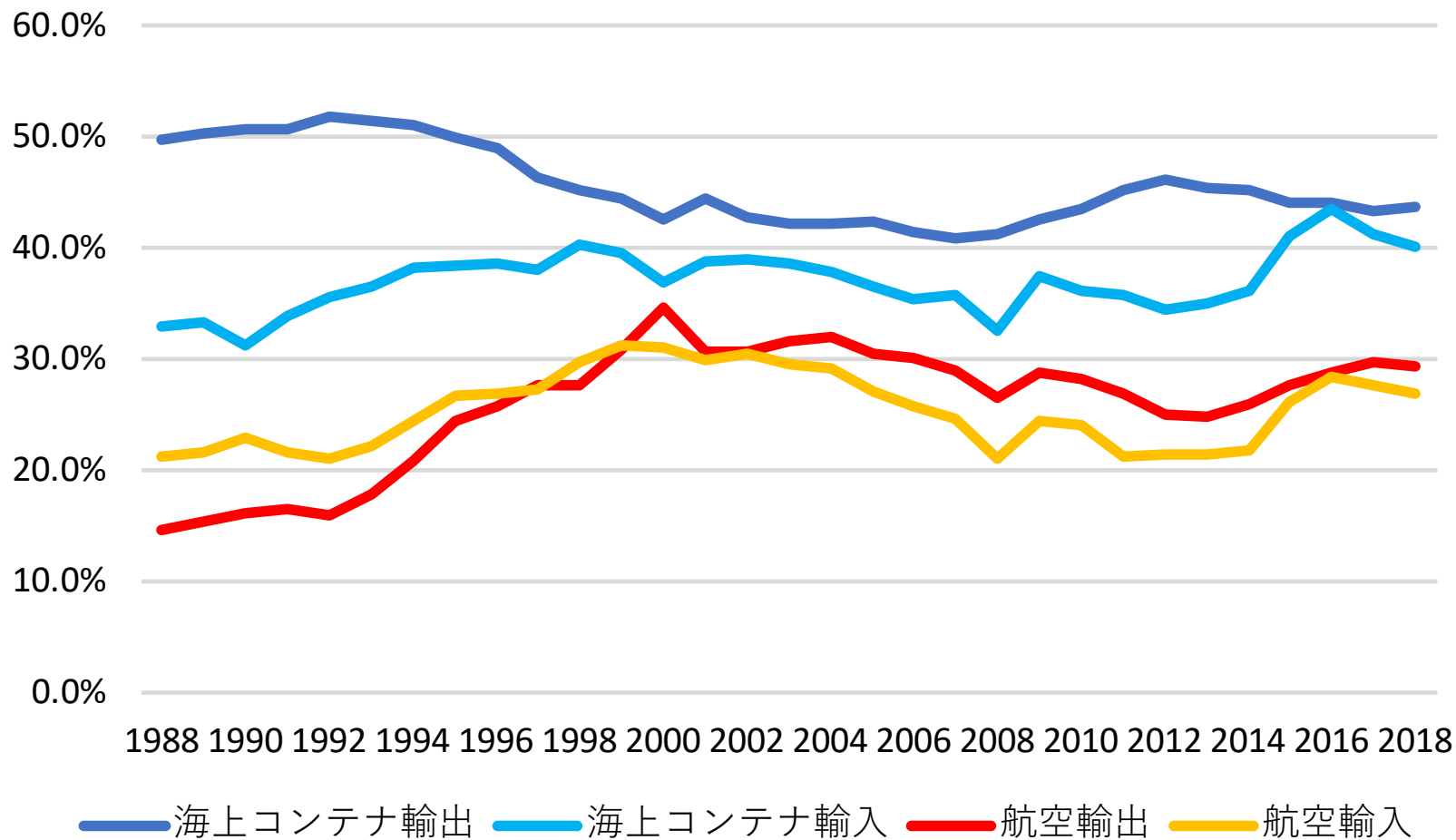
航空貨物輸送量と輸送金額の推移



注：輸送量には繰越貨物 (=Transit Cargo) 分を含む

出所：<輸送量>国土交通省日本出入航空貨物路線別取扱実績，<金額>財務省貿易統計

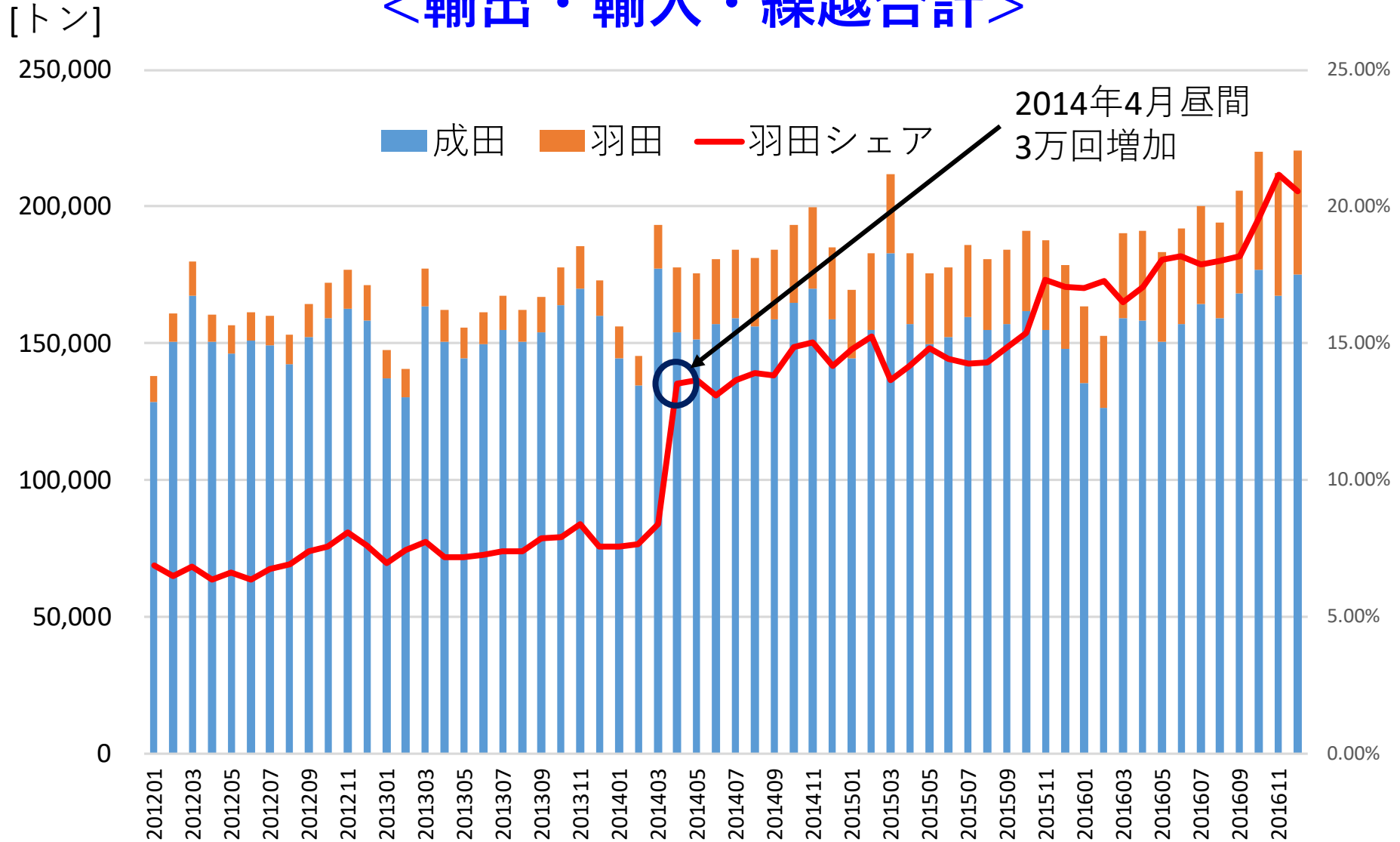
航空と海運（海上コンテナ）の輸送シェア <全世界・金額>



注：残りの輸送手段はコンテナ以外の海上輸送（バルク貨物と燃料）

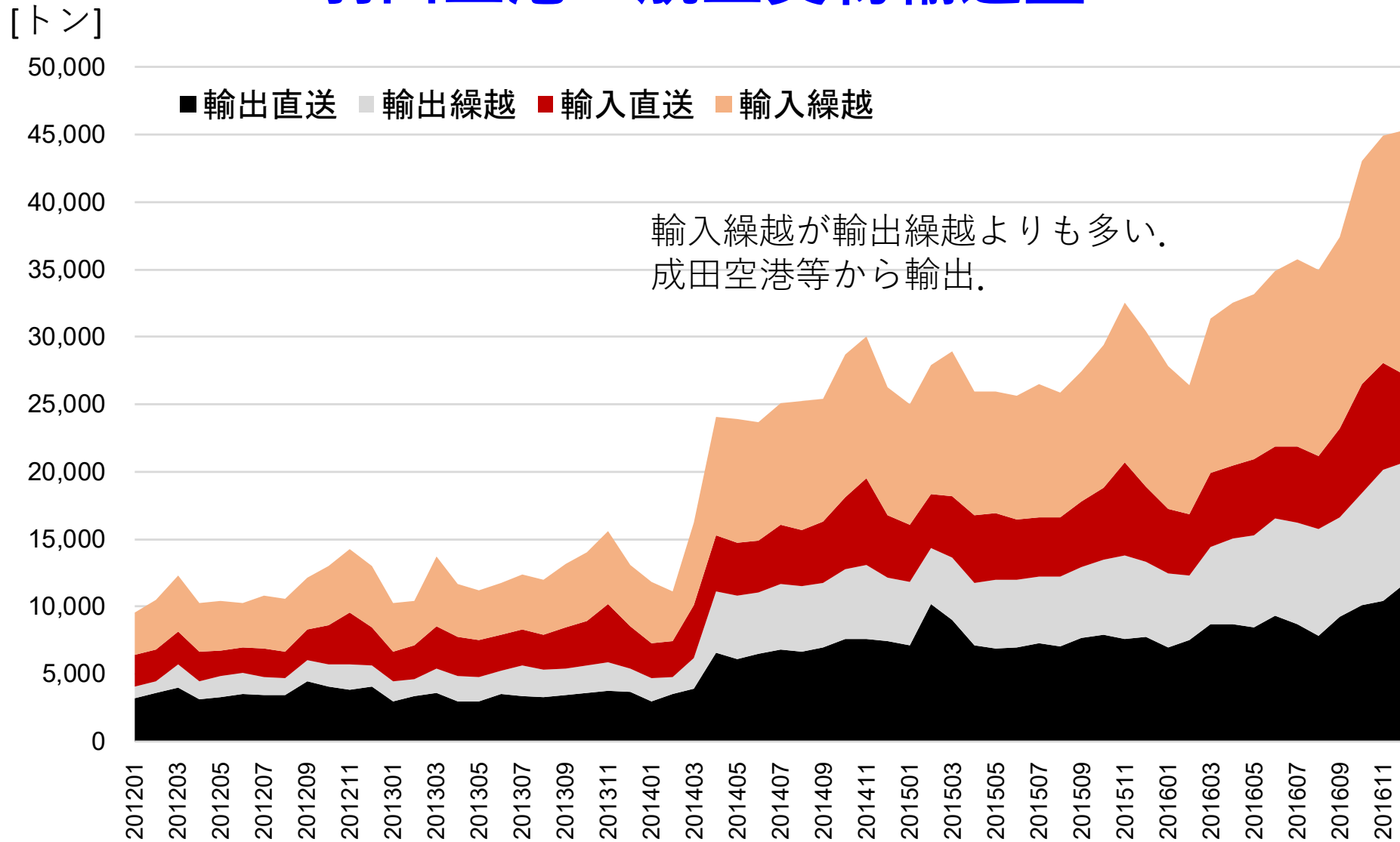
出所：財務省貿易統計

成田・羽田の航空貨物輸送量 ＜輸出・輸入・繰越合計＞



出所: 国土交通省日本出入航空貨物路線別取扱実績

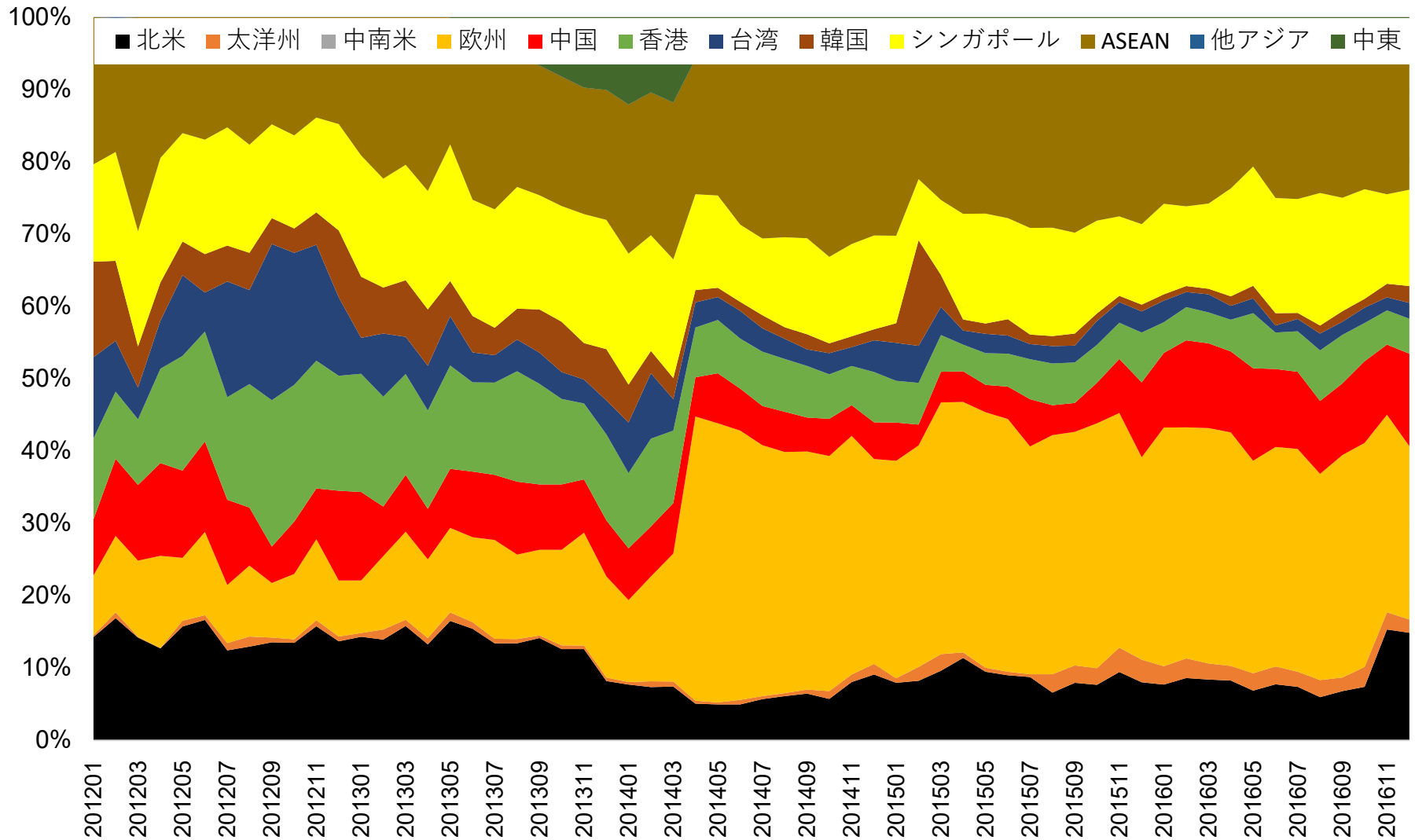
羽田空港の航空貨物輸送量



出所：国土交通省日本出入航空貨物路線別取扱実績

羽田空港の方面別輸出直送

輸入直送も同様の傾向：2014年4月以降、欧州が顕著に増加



出所：国土交通省日本出入航空貨物路線別取扱実績

首都圏空港の航空貨物の論点

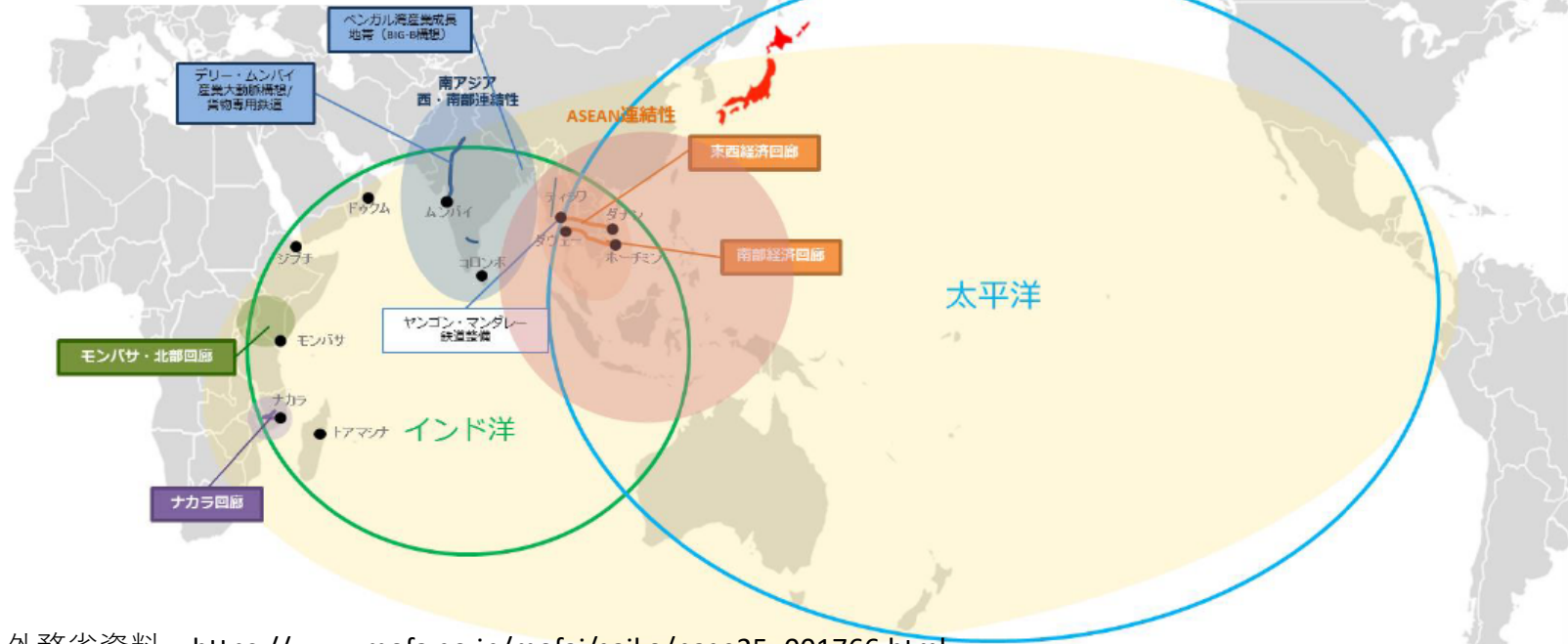
- 羽田空港の国際線旅客便増加はベリースペースを用いた貨物容量増加をもたらす。2014年4月の欧州便増加(英,仏,独各4便)以降, 羽田空港の航空貨物は欧州方面が顕著に増加。
- 2014年4月の羽田空港欧州便増加時には, 成田空港から欧州便がシフトした。2020年4月に予定されている米国便増加時にも同様のシフトが起きる可能性が高い。ただし, 現在は航空貨物減少中のため, トランプ政権が続く限り顕在化しないかもしれない。
- 羽田の貨物ターミナルや関連施設は十分か? 成田周辺にフォワーダー施設は集約しており, 羽田周辺の貨物施設が不足していれば成田周辺を利用せざるを得ない。羽田・成田間の横持ち輸送が増えても「荷主やフォワーダーの総輸送費用」は変わらない。
- 羽田空港の繰越貨物は長期的には増加するだろう。羽田・成田間の横持ち輸送増加は何をもたらすか? 羽田空港周辺のトラック増加による混雑費用や環境費用も考慮した「社会的費用最小化」を考えるべき。

外交政策：自由で開かれたインド太平洋

自由で開かれたインド太平洋の実現のための基本的な考え方

- 地域全体の平和と繁栄を保障し、いずれの国にも安定と繁栄をもたらすために、ASEANの中心性、一体性を重視し、包括的かつ透明性のある方法で、ルールに基づく国際秩序の確保を通じて、自由で開かれたインド太平洋地域を「国際公共財」として発展させる。こうした考え方に賛同してもらえるのであれば、日本はいずれの国とも協力していく。
- 自由で開かれたインド太平洋の実現のための三本柱
 - ① 法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着
 - ② 経済的繁栄の追求（連結性、EPA/FTAや投資協定を含む経済連携の強化）
 - ③ 平和と安定の確保（海上法執行能力の構築、人道支援・災害救援等）

自由で開かれたインド太平洋を通じてアジアとアフリカの「連結性」を向上させ、そして、2つの海の中心に位置するASEANとともに、地域全体の安定と繁栄を促進する。



自由で開かれたインド太平洋の具体化

① 法の支配，航行の自由，自由貿易等の普及・定着

- 自由で開かれたインド太平洋の基本原則や考え方を共有する各国との協力
- 国際場裡やメディア等での戦略的発信

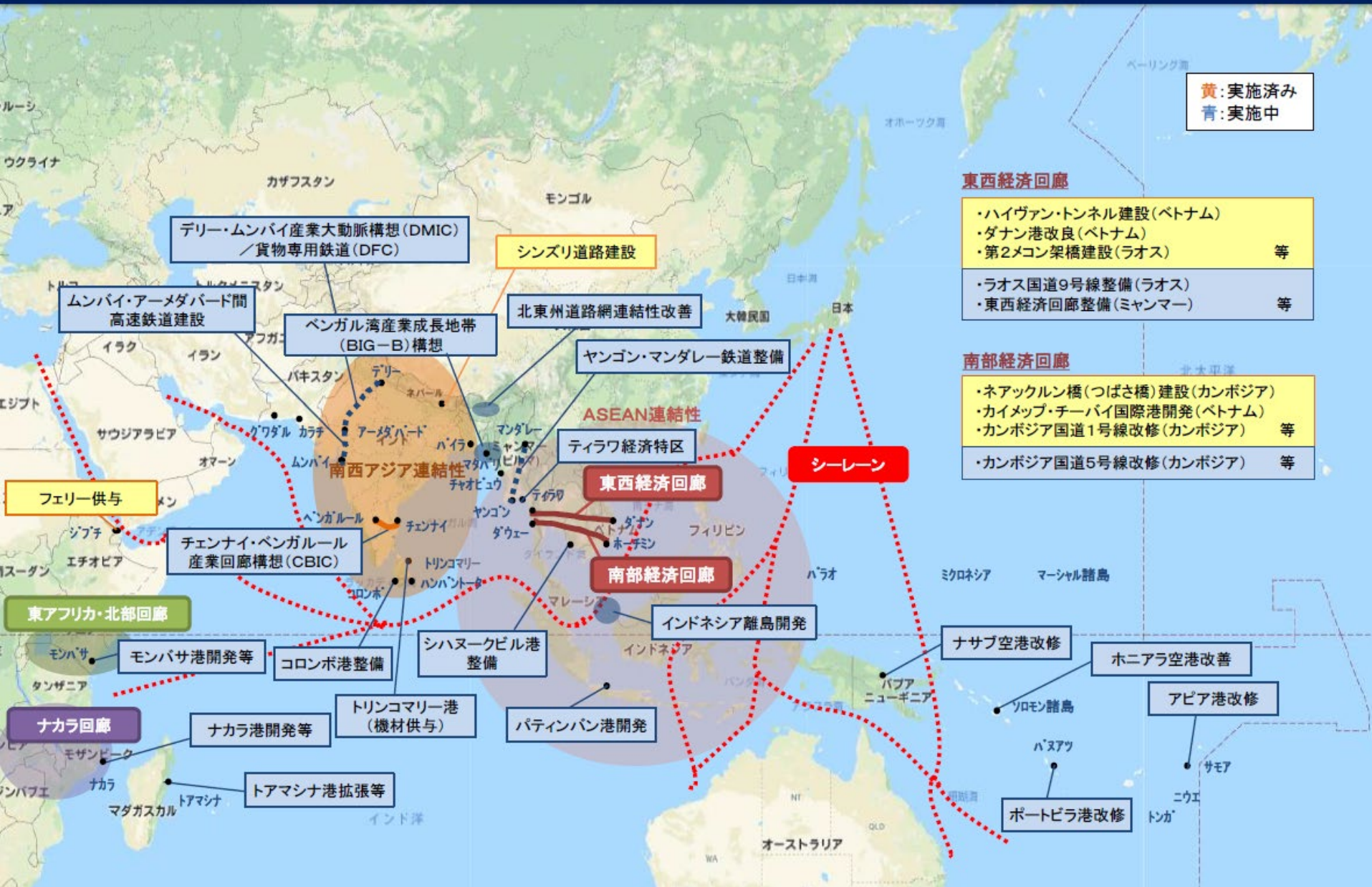
② 経済的繁栄の追求

- ①港湾，鉄道，道路，エネルギー，ICT等の質の高いインフラ整備を通じた「物理的連結性」，②人材育成等による「人的連結性」，③通関円滑化等による「制度的連結性」の強化
 - ⇒ 東南アジア域内の連結性向上（東西経済回廊，南部経済回廊等），南西アジア域内の連結性向上（インド北東州道路網整備，ベンガル湾産業成長地帯等），東南アジア～南西アジア～中東～東南部アフリカの連結性向上（モンバサ港開発等）
- 経済的パートナーシップの強化（FTA/EPAや投資協定等を含む）及びビジネス環境整備

③ 平和と安定の確保

- インド太平洋沿岸国への能力構築支援
 - ⇒ 海上法執行能力や海洋状況把握(MDA)能力の強化，人材育成等
- 人道支援・災害救援，海賊対策，テロ対策，不拡散分野等での協力

日本の連結性構想



黄:実施済み
青:実施中

東西経済回廊

- ・ハイヴァン・トンネル建設(ベトナム)
- ・ダナン港改良(ベトナム)
- ・第2メコン架橋建設(ラオス) 等
- ・ラオス国道9号線整備(ラオス)
- ・東西経済回廊整備(ミャンマー) 等

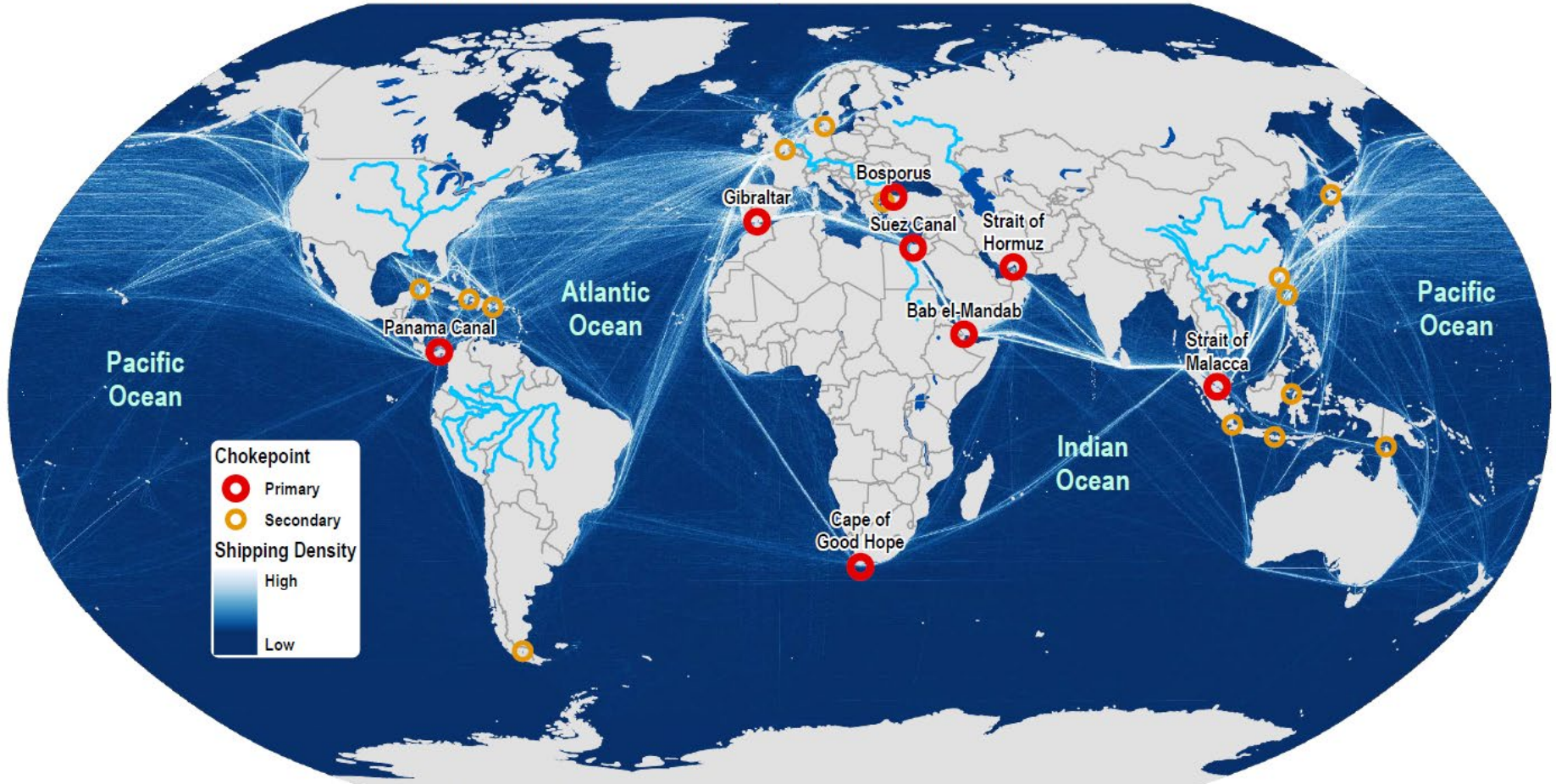
南部経済回廊

- ・ネアックルン橋(つばさ橋)建設(カンボジア)
- ・カイメップ・チーバイ国際港開発(ベトナム)
- ・カンボジア国道1号線改修(カンボジア) 等
- ・カンボジア国道5号線改修(カンボジア) 等

出所：外務省資料 https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/page25_001766.html

海上輸送交通領域(2017)

Domains of Maritime Circulation



Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University
Shipping density data: National Center for Ecological Analysis and Synthesis, A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems.

Source: Jean-Paul Rodrigue (2020) [The Geography of Transport Systems](#) 5th Ed., Routledge.

交通インフラ国際展開の論点

- 2050年国連人口予測 (20位内に環インド洋諸国11か国)

インド16.2億, インドネシア3.2億, パキスタン2.7億, バングラデシュ2.0億, エチオピア1.8億, コンゴ民1.5億(回廊連結), タンザニア1.3億, エジプト1.2億, ウガンダ1.0億(回廊連結), イラン1.0億, ケニア0.9億.

- 2040～50年頃にはインド洋が貿易の中心へ。インフラ整備は計画から完成まで長期間で考える必要がある。「環インド洋」諸国に対する交通インフラ・サービス展開を踏まえた計画が必要。
- エネルギー政策・防衛面でもインド洋のシーレーン確保は重要。
- 日本の国際展開における弱点は意思決定スピードの遅さ。高品質・高サービスを維持しつつ、迅速な決定が可能な環境づくり。
- 国際協力機構(JICA), 海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN), そして民間企業との連携。
- 途上国のインフラ整備は「遅々として進む」。
多国間の制度的枠組みは「会議は踊る, されど進まず」。