

平成 30 年度 空港対策特別委員会行政視察報告書

1. 視察日程

平成 30 年 10 月 2 日（火）～ 10 月 4 日（木）

2. 視察先及び視察内容

(1) 中部国際空港

ＬＣＣを含めた国内空港の連携、騒音対策および地域振興策、新施設「フライトオブドリームズ」について

(2) 県営名古屋空港

騒音対策および地域振興策、県営空港ならではの取り組みについて

(3) 伊丹空港

ＬＣＣを含めた国内空港の連携、騒音対策および地域振興策、約 50 年ぶりの伊丹空港の大改修について

3. 参加者

委員長 上田 信博

副委員長 海保 茂喜

委員 鬼澤 雅弘 神崎 勝 小澤 孝一 秋山 忍

水上 幸彦 神崎 利一 青野 勝行 宇都宮高明

4. 視察内容

(1) 中部国際空港の地域振興策について

【中部国際空港の概要】

1967 年に建設構想が誕生、1985 年に中部空港調査会が発足し、1998 年 5 月に会社が設立された。会社としては今年で 20 周年となる。2000 年 8 月に着工し、2005 年 3 月の愛知万博開催に間に合うよう 1 か月の準備期間を持たせ 2005 年 2 月に開港した。開港からは 13 周年となる。資本金は 836 億 6,800 万円、株主は国・愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・民間企業合わせて計 1,072 名で、出資比率は国が 40%、地方自治体が 10%、民間が 50%となっている。関係会社としてエネルギー供給、情報通信、旅客サービス、施設サービス、給油施設があり、これら 5 社に空港を加えた 6 社をセントレアグループとよんでいる。セントレアは埋立てを始めてからわずか 4 年半で供用開始までたった。普通に埋立てていたのでは間に合わないと予測されたので、通常は島が出来てから埋立て工事になるのだが、埋立て工事の途中にビルの建設工事を行った。国際線ネットワークとして、31 都市に就航しており、週当たり 333 便飛んでいる。最新の就航情報として、タイ・エアアジア が 10 月 30 日より週 7 便新規就航することとなっている。また、国内線ネットワー

クとしては、19 都市に日に 89 便飛んでいる。エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパンの 2 社が LCC の拠点をセントレアにしている。旅客数の推移としては、開港当時は開港効果、万博効果もあり、1235 万人という非常に多くの利用があったが、その後、リーマンショックによる世界的な景気の低迷、JAL の経営危機、東日本大震災といった要因の影響から、2011 年には 889 万人の利用にまで落ち込んだ。それからは回復傾向にあり、2017 年の速報値では 1153 万人にまで回復した。インバウンドは過去最高、アウトバウンドも 2015 年度を底に回復し、国内線利用者は開港以来 4 番目となっている。また、開港当時は国際線のインバウンドとアウトバウンドの比率は倍以上あったのが、現在はほとんど同じにまで変化している。

【視察テーマ：空港を中心とした地域振興策】 10 月 2 日(火) 午後 1 時 30 分～

(空港の運営と地域振興策)

航空ネットワークの需要開拓として、地域・事業者と一体となった誘客を行っている。実際には中部・北陸地区と連携して昇り竜のような形であることから昇龍道プロジェクトと銘打ち、広域観光周遊ルート・周遊モデルルートの策定、二次交通の充実、周遊きっぷ造成、外国人受入環境整備を行っている。貨物に関しては、航空産業が非常に盛んなので、ボーイング 787 の部品の 3 割以上をセントレア周辺で製造し、翼や胴体といった部品を運んだり、愛知の鶏卵や花き、岐阜の飛騨牛、三重の養殖ブリなどの農産物を輸送している。

セントレアを拠点とする LCC として、エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンの 2 社がある。エアアジア・ジャパンは本社を空港島内に置き、定期便を運航する唯一の航空会社で、『我が街のエアライン』として地域をあげて育てていく必要がある。2017 年 10 月 29 日に中部 札幌間で運行が開始、国際線は台北路線から就航予定で、エアアジアグループ各社の乗り入れを促しており、2018 年 10 月にはタイエアアジア(バンコク便)が実現した。エアアジア・ジャパンは名古屋グランパスとのパートナー契約の締結、名古屋市との観光・交流に関する協定締結など地域に根差す活動を行っている。ジェットスター・ジャパンは 2018 年 3 月に中部国際空港に拠点を開設し、乗務員・整備士など要員を順次増員し、駐機機材も現在の 1 機から 3 機まで増やし、路線を拡充していく予定である。2018 年 4 月 26 日から福岡・鹿児島線が 1 日最大 2 便から 3 便に、那覇線が 1 日最大 1 便から 2 便に増便となっている。

ドリームリフター・オペレーションズ・センター 2 (DOC2) は、航空機部品製造の集積地である。もともとドリームリフター・オペレーションズ・センター (DOC) は、セントレアにおいて、中部地域で製造したボーイング 787 型機部位をドリームリフターに搭載するためのハンドリング機材、およびボーイング 787 型機部位の保管庫として、2014 年から本稼働しているが、機能拡充のため「DOC2」を隣接地に新たに整備し 2016 年 9 月から稼働している。ドリームリフター (LCF) は、ボーイング 747-400 型旅客機からの改造機で、787 型機の主要部位を米国内の最終組立地まで輸送している。現在、世界で 4 機の LCF が運用されており、セントレアは LCF が運航する日本で唯一の空港である。

地域との連携として2019年にはラグビーワールドカップが開催されるので、空港内にラグビーボールをかたどったモニュメントを展示している。また、金城学院大学と「産学連携に関する包括協定」を締結しており、マーケティング、販促、広告活動など、様々な領域において、大学と空港双方が協働して取り組んでいくことで、地域社会の発展や国際交流に貢献し、合わせて相互の構成員の資質向上を目的としている。また、日本福祉大学とも連携している。セントレア(CENTRAIR)、イオンモール(AEONMALL)、常滑(TOKONAME)で連携し、CHITACATプロジェクトを進めている。

空港島内の建設計画として2019年を目途に新ターミナルビル、FLIGHT OF DREAMS(フライト・オブ・ドリームズ)、愛知県国際展示場など新ターミナル施設整備を進めている。これに伴い、合計1700室以上のホテルがオープン予定であり、現在はなかなかホテルの予約が取れない状況であるが、新施設がオープンしても対応可能となる予定である。

FLIGHT OF DREAMSはB787初号機(ZA001)をメインとした新商業施設で、次世代を担う人材育成、地位への貢献、地域産業の発展を目的としている。コンセプトはボーイングゆかりの街「シアトル」で、航空機の真下に広がるフードコートで非日常空間を堪能してもらうことである。シアトル発祥のスターバックスの他にも、ピザ・ベーグル・チョコレートショップなどのシアトルオリジナルブランドが集結している。

また、中部国際空港は開港当初からCS世界1を目標としてきた。2017年2月にリージョナル空港(首都圏以外の空港)として初めて世界初の5スターを受賞した。10月末にもスカイトラックス社の監査があるので、再度受賞できるよう尽力する。常に成長していくために、セントレアビジョン2027を制定していて、10年先にありたい姿をイメージしたビジョンを検討、セントレアグループの中堅社員(35~45歳)でタスクフォースを組織、タスクフォースの活動開始から制定まで1年をかけ議論、従業員や役員のほか、社外の意見も聞き、「ビジョン2027」を制定、2017年7月に発表、ビジョン2027を図案化し象徴するものとしてビジョンロゴを作成という内容である。

空港の枠を超え進化し、人や企業や地域社会に積極的に働きかけ、セントレアをどう活用できるか、世界の舞台にどう打って出るか、セントレアの一人一人がお客のために役に立てる行動を起こしていく。空港会社としても、「空港運営会社」から「空港活用会社」へと変わり、頑張っていくつもりである。

(騒音対策と地域連携)

中部国際空港は海上空港であることが最大の騒音対策と理解しており、住民の方への個別の補償や、2重サッシ工事への補助などの騒音対策は行っていない。そういった前提のもと、空港グループとして騒音監視は開港以来継続して行っている。

旧名古屋空港(現、県営名古屋空港)は名古屋の北部に位置し、住宅に隣接していたことから騒音問題が生じた。そこで、南へ30キロの海上へ本空港を開くこととなった。滑走路が真北から西へ11度傾いていることによって、騒音が内陸へ影響しにくい。2013年までのWECPNLで70、2013年4月からの環境基準値がLden57dBであるところ、2017年度の測定結果として陸上の監視局では、全て50dBを下回っている。航空機騒音常時監視測定局が常滑

市、美浜町、弥富市、木曾岬町の4カ所に設置され、騒音レベルの測定、航空機の識別情報、航空機以外の音の判別を行っている。空港内の情報コーナーでは、環境監視結果報告書、航空機音に関するクイズ、航空機騒音監視結果（年報・月報）に関する情報を公開している。また、WEBでの情報公開では、「航空機の動き」をアニメーションで、ほぼリアルタイムで表示している。航空機に関する相談状況としては、2017年度の実績で相談件数が273件、相談者が19人、相談エリアは16市町となっている。

周辺自治体との連携については、中部地域の航空交通のゲートウェイであるセントレアと地域の方々が共に発展していくことを目指して、連携強化を図るとともに、協力して誘客・産業振興につながる取り組みを進めている。サムライ忍者空港としてPRすると同時に、セントレアが自治体に提供できる主な協力・支援内容として、セントレア内で観光・産業等のPRを行うための施設利用面での協力（展示スペースの無償提供。旅客ターミナルビル3階出発ロビー上部空間や到着ロビーの壁面、2階国内線・国際線コンコースの壁面等を利用し、パネルの設置等をしている。）セントレアの旅客等に対する地域特産品の認知度拡大の支援（ラウンジ等での地域特産品のPR）セントレアを利用した空輸輸出の支援（販売先・輸送事業者の紹介、手続きのサポート等）自治体の国内・国際交流事業等におけるセントレアでの送迎時の便宜供与（待合室の無償提供、セレモニーの運営サポート等）セントレア内での情報収集活動等の協力（自治体による観光動向アンケート調査のサポート等）があげられる。

《主な質疑》

問：県営名古屋空港との連携は。

答：中部国際空港ができたときに、県営名古屋空港はコミューター機等に特化し、通常の連絡便は中部国際空港にというすみ分けがあった。若干の修正はあるが、今後もそれぞれの強みを生かした連携をしていきたい。

問：航空会社との連携は。

答：エアアジアとの連携の中で、他国から見た日本のイメージは忍者だと気付かされた。中部地域は特に戦国時代と関連性が深く、また、忍者に関しては伊賀と関連する強みがあると再認識した。そこでサムライ忍者空港としてPRしていくことになった。

問：他の自治体や空港との連携は。

答：昇龍道プロジェクトとして複数県にまたがる事業を展開している。また、中部国際空港は新しい空港なので、成田空港や関西空港とは特に情報共有し、密に連絡を取り合っている。また、広報担当など、担当レベルでも横の連携をとるようにしている。

問：地域のプロジェクトを航空需要に結びつけているとのことだが。

答：レゴランドの開園、高校総体、ラグビーワールドカップ等のイベントと連携して航空需要に結びつけるようにしている。

問：CSの5スター取得の前後で業務活動に変化はあったのか。

答：基本的に5スター取得のために地道な活動を続けてきた。取得後も活動は継続している。取得の際に監査が入り、いくつか指摘事項があげられるので、指摘への対応をしていく。

問：いわゆるトヨタ方式で空港を建設したそうだが、徹底した簡素化の方式をどうやって空港に取り入れたのか。

答：トヨタ方式にこだわったわけではなく、簡素化を図るというコンセプトで建設した。通常、空港のターミナルは折鶴といわれるように先に行くに従って細くなっていくが、セントレアはT字型で、太さが同じである。折鶴形式だと建設用の鉄骨の構造やガラスの大きさは全て変えなければならないが、セントレアは鉄骨の構造やガラスの大きさを変えずにすんでいるので、コストは最小限で済んでいる。また、普通は土地を作ってから建物を作るが、セントレアは埋め立て地に作っているため、埋めながらあらかじめターミナルの形に1m下げた形で土地を作り建設した。

問：埋め立て地に空港を作るとなると地盤沈下などのリスクがあるのではないかと。

答：昔から島嶼だったところを利用して空港を建設したので、一番深い場所でも6メートル程度の深さしかない。岩盤の上に建っているようなものなので、地盤沈下のリスクはほぼない。

問：地域連携や教育との関わりについて昇龍道プロジェクトを含めて詳しく教えてほしい。

答：愛知県、三重県、岐阜県の自治体との連携が先にあり、静岡県、長野県、石川県との連携をしてこなかった。これらの県に加え、滋賀県、富山県、福井県まで足を延ばし、関係を築き上げることに意味がある。あまりに遠くなってしまうと連携の効果が薄れるので、このエリアで連携を進めている。忍者との関わりでいえば、伊賀に加えて、滋賀県の甲賀も有名なため、滋賀県の目は関西空港に向きがちだが、直線距離では関西空港よりセントレアのほうが近いので、滋賀県に出向き、セントレアのアピールと連携のメリットを説明し、足がかりとしている。教育に関しては、開港以来、小学生を対象に社会見学を実施しており、愛知県、三重県、岐阜県がほとんどではあるが、年間7、8千人のお子さんの見学を受けている。また、今年度は出前見学を2カ所計画している。

問：航空機騒音状況における相談件数が273件とのことだが、主な内容と対応は。

答：件数は273件だが、相談者は1人で、出発便の音がうるさいのもっと海上を飛んでほしいとの内容である。

【委員所感】

(鬼澤委員)

中部国際空港セントレアは、2005年に開催された愛知万博に向けて整備され官民一体でつくられた空港でもあり地域連携がとて強く、地元の発展に大きな影響を果たされています。今年で開港14年目を迎え過去のリーマンショックや東日本大震災の低迷時期を乗り越え2017年度の旅客数推移ではインバウンド前年度比112%と過去最高を達成するなど航空ネットワークの需要開拓に向け地域や事業者とも一体となった誘客に取り組み、地域に愛され親しまれ地域に貢献できる空港づくりを推進されています。その中でLCC向けの新ターミナル整備が2019年完成に向け進められ、2017年からエアアジア・ジャパン、2018年3月からジェットスター・ジャパンがLCCセントレアを拠点として運行開始し、地元自治体や企業と連携協力に関する観光・交流協定を締結するなど関係性をさらに深めています。今後も地元一体となり我が街のエアラインとして地域をあげて育てていく必要があるとのことでした。LCC

の就航により地元地域にお住まいの皆さんの就航都市間の移動がより身近で便利になることが地域発展の一つでもあると思います。また、中部国際空港周辺の騒音問題については伊勢湾海上の人工島に位置している海上空港ですので、成田空港のような内陸空港とは違い空港の隣接地域に民家も無く、騒音問題としては発生していないとのことでした。しかしながら航空機相談件数が昨年 172 件あり、風向きの影響や対岸からの住民の意見や要望に対応されていました。このように騒音問題が発生していないとしても、やはり地元で愛される空港を目指すには小さな意見や要望にも向き合う気持ちが必要であると思います。

次に、空港内にはボーイング 787 型初号機をメインとした新複合施設フライトオブドリーム(2018 年 10 月 12 日オープン)があり、私達の視察 10 日後にオープンされる航空機の真下に広がるフードコートなど魅力的な商業エリアが集結され最高のおもてなしでお客様を迎えられます。搭乗されるお客様だけではなくそれ以外のお客様が何度でも足を運びたいくなる施設だと思います。また空港島内には新しいホテルの建設も進み、全体で宿泊 1,500 室から 3,500 室に増え、さらに 2019 年度には新ターミナルや大規模展示施設も完成します。

このように中部国際空港は空港を核として地域と連携を強め、地域に愛される空港を目指して官民一体で取り組まれています。成田市においても成田空港との連携をより一層高め、騒音地域での地域振興をはじめ空港と一緒に街づくりに今後もしっかりと取り組んでいく必要があると思います。

(神崎利一委員)

中部国際空港は、名古屋市の中心部から南へ約 35 km、常滑市の沖合い約 1.5 キロメートルの人工島の空港で、滑走路 1 本で国際線も運行している。空港の生い立ちとして地元経済界の強い要請があって開港が実現した経緯がある。地元のバックアップ体制が当初からしっかりとし、地元積極的に使っていただけることが一番大事であると考えている。3 県 1 市と 7 団体が中部国際空港利用促進協議会を組織し、この組織を中心に地元自治体はもちろん大手企業なども一体となって空港を盛り上げていこうという機運が見受けられる。中部国際空港は、人工島であるがゆえに規制もなく、現在は 2018 年完成予定のフライト・オブ・ドリームズ(新商業施設)そして 2019 年秋に完成予定の愛知県国際展示場なども建設中であり、完成すれば日本発の国際空港直結の展示場となる。空港内には 6 つのホテルが開業や建設中であり、展示場近隣の客室は 4 千室以上となる。新ターミナルや商業施設も新たなオープンを迎えている。空港対岸には「ポートレースとこなめ」「イオンモール」「めんたいパーク」やホテルなどもあり空港の敷地内だけでは各施設ができないことを証明しているように見受けられた。騒音関係では、海上空港であり北へ離陸の場合はすぐ左に旋回するため騒音は少なく、個人への補償はしていない。航空機監視(常時監視 4 箇所)は 5 キロメートル地点の常滑市黒崎中学校、10 キロメートル地点の美浜町野間、20 キロメートル以上地点の東部公民館、弥富市大藤小学校に設置されており、環境基準値 Lden57dB であるところ 2017 年度測定結果は、Lden44dB から Lden45dB となっている。各騒音常時監視測定局から中央処理システムにて情報公開や空港内の情報コーナーにおいても環境監視結果報告騒音、航空機音に関するクイズ、航空機騒音監視結果(年報・月報)を情報公開している。周辺自治体との地域連携については、中部地域の航空交通のゲートウェイであるセントレアと地域の方々がともに

発展していくことを目指して、連携強化を図るとともに、協力して誘客・産業振興等につながる取り組みを進めることを目的としている。 セントレア内で観光・産業PRを行うための施設利用面での協力、 セントレアの旅行客に対する地域特産品等の認知度拡大の支援、 セントレアを利用した空輸輸出の支援、 自治体の国内・国際交流事業等におけるセントレアでの送迎時の便宜供与、 セントレア内での情報収集活動等の協力などを「昇龍道」と称し、中部国際空港を拠点とし龍が昇る道として、三重県、滋賀県、福井県、石川県、岐阜県、長野県、愛知県、静岡県、富山県の各県の観光名所を紹介して地域との連携を図り、セントレアが表玄関としての役割を図っている。私が、初めて空港対策特別委員会の一員として中部国際空港を視察したのは、建設が急ピッチで造成が進んでいた2003年だった。あれから何度かセントレア空港を、空港対策特別委員会、騒音対策協議会などでも視察に訪れているが、視察に訪れるたびに大きく変貌しつつある。エアアジア・ジャパンを「我が街のエアライン」として地域をあげて育て、ジェットスター・ジャパンも拠点を開設し活気があり、新ターミナルビルも急ピッチで進められている。セントレアビジョン2027の制定をし、CS世界1空港を目指しているセントレア空港は、地元の金城学院大学と「産業連携に関する包括協定」を締結し、女子大生の力をセントレアの新たな活力にとしている。成田国際空港と違い人工島であり、騒音問題も無く、空港での規制も無くこれからもますます発展する空港だと感じられた。

(青野委員)

10月2日、今回の行政視察初日に中部国際空港を視察した。中部国際空港はセントレアの愛称で知られる国内第3の国際空港で、さまざまな地域振興策に力をいれているとのことだった。参加している県の形を合わせるとあたかも天に昇る龍のようであることから名づけられた昇龍道プロジェクトという計画を推進し、各県各地のイベントを航空ニーズに結び付け、さらなる地域振興を図っていた。

また、今回はフライト・オブ・ドリームズという大規模な商業施設を視察できると期待していたのだが、残念ながら開館が延期となってしまう非常に残念な思いをした。この施設は国内でも例をみない素晴らしいもので、ボーイングの実機を展示し、ボーイングの発祥の地であるシアトルをコンセプトに多くの店が出店し、参加型のアトラクションもあるというものである。成田空港で同様の施設をそのままつくることはできないのかもしれないが、このように空港利用だけでなく、施設そのものに何度も足を運ばせる魅力をもたせることはみならうべきではないかと感じた。空港のメリットを最大限に生かした観光施設ができることで、雇用も生まれ、交通アクセスの向上、地域振興にも直結すると思う。今後も先進地を参考とし、さらに成田空港、成田市が発展するようにしていきたい。

(2) 県営名古屋空港の地域振興策等について

【県営名古屋空港の概要】

県営名古屋空港の前身である小牧飛行場は第2次世界大戦、太平洋戦争の終わりごろの昭和19年2月に旧陸軍により1,500メートルの滑走路を有する地方防空飛行場として完成した。

昭和 20 年に終戦を迎え、終戦とともに米軍に接收された。昭和 32 年に滑走路が 1,500 メートルから現在の 2,740 メートルに拡幅・延長され、昭和 33 年 9 月に米軍から我が国に正式に返還、昭和 34 年 5 月に航空自衛隊が設置され、昭和 35 年 4 月に第 2 種空港に指定され正式に名古屋空港となった。名古屋空港は順調に発展し、周辺の産業や人口も増えていく中で、21 世紀の初頭には空港の容量が限界に達する予測がされた。一方で、現在地での拡張は困難であることや、航空機騒音のために空港利用時間の制約(7時から21時)があったことから、24 時間利用可能な新しい空港の建設に向けて地域や関係者が連携して取り組むことになり、中部国際空港の新設が計画された。これに対して、航空自衛隊小牧基地が隣接し自衛隊機が使用しているという名古屋空港特有の事情もあり、空港周辺の自治体からは一元化によって大きな影響を受けるとして国内線存続を含めた調整が愛知県に求められた。その結果、名古屋空港は平成 17 年(西暦 2005 年)2 月 17 日に、中部国際空港の開港と同時に、我が国初の本格的なコミューター航空(小規模の旅客需要にもきめ細かく対応し、身近で便利な移動手段として使われる航空路線)やビジネス機などの小型航空機の拠点となる都市型総合空港として生まれ変わり、国の管理空港から県の管理空港となった。

空港の設置管理者は愛知県、指定管理者は名古屋空港ビルディング株式会社、管制業務(飛行場管制業務、着陸誘導管制業務)は航空自衛隊小牧管制隊が行っている。空港の東側には航空自衛隊小牧基地があり、滑走路を自衛隊も使用している。運用時間は午前 7 時から午後 10 時まで、飛行場面積は約 172 ヘクタール、滑走路の長さは 2,740 メートル、幅は 45 メートル、エプロンが約 22 ヘクタール、コミューター・ビジネス機用が 21 スポット、小型機用が 76 スポットある。その他、特徴として、県は民間航空機生産整備拠点としての整備を進め、民間による空港隣接地への MRJ 組立工場等の整備を促進するとともに、完成機の駐機需要に対応するための新駐機場等を新設している。

また、国の管理空港から県営空港に移行する際に、空港用地である国の土地や施設については空港周辺市町の地域振興に資するものとして活用できるよう調整をした。旧国際線ターミナルビルであった建物は、名古屋空港ビルディングが事業主体となり、エアポートウォーク名古屋という名称の複合商業施設として再活用した。映画館も設置され、周辺地域の活性化に大きな役割を果たしている。

定期便は、1 日 14 便でスタートしたが、開港時より利用は 3 倍の伸び率となり、現在は国内 9 つの空港と 1 日 23 便就航し年約 90 万人に利用されている。就航先は青森、いわて花巻、山形、新潟、出雲、高知、北九州、福岡、熊本である。平成 23 年度にいったん利用の落ち込みをみせたが、これは開港時より就航していたジェイエアーが経営母体である JAL の経営危機で平成 22 年度末に当空港から撤退してしまったことによる。平成 22 年 10 月からジェイエアーの路線を引き継ぐかたちで、静岡に本社があり現在運航している F D A (フジドリームエアライン) が就航した。また、我が国初のビジネス機専用のターミナルを整備し、国際ビジネス機を受け入れている。ビジネス機ターミナルは一般旅客ターミナルビルの北側にあり、ラウンジ、ハンドリング事業者用のオフィスなどをコンパクトに配置している。一般旅客と移動の動線が別になっており、セキュリティやプライバシーが確保され移動距離も短いということで、利用者からは好評をいただいている。利用者は、愛知県に自動車関連会社が

多いこともあり、自動車会社関連の方が多い。着陸回数は平成 29 年度実績で約 33,210 回、民間機と自衛隊の比率がおおよそ 2 対 1 の割合となっている。民間機の割合としてはコミューター（定期便）が約 8060 回、定期便以外（報道取材、調査測量、航空撮影、消防・警察ヘリ、定期便以外のチャーター便）が約 13,190 回である。定期便以外の内訳としてヘリコプターの割合が 7 割、ビジネス機が 2 割、チャーター便が 1 割となっている。

【空港の利用促進について】

名古屋商工会議所を中心として、副知事が副会長をつとめ、周辺自治体、関係事業者等で構成される県営名古屋空港協議会がある。公共交通アクセスの利用促進および拡充強化に向けた取り組みを行い、就航先自治体やマスコミ等を訪問し、空港の路線の P R を実施している他、就航先自治体と連携し、旅客ターミナルビルや大型商業施設等での P R イベントを展開している。また、旅まつり等の県内で開催される集客力のあるイベントにブース出展し、県営名古屋空港の路線の P R を実施している。

ビジネス機関連の取り組みとして、米国や中国で開催されるビジネス機関連の国際会議・展示会に参加・出展し、運航事業者やビジネス機ユーザー等に対し、空港の利便性等を直接 P R している。平成 29 年度は中国上海で開催されたアジアビジネス航空会議・展示会（A B A C E）、米国ラスベガスで開催された全米ビジネス航空協会（N B A A）総会・展示会に参加・出展している。

【周辺環境対策について】

国営空港時代に、国土交通省が航空機騒音防止法及び国の要綱などにより、設置管理者として実施してきた周辺環境対策と概ね同じ内容で実施（住宅の騒音防止工事に対する助成等）している。周辺 3 市 1 町においては、名古屋空港周辺環境対策協議会を設置し、愛知県の対策事業では対象とならない啓発、地元団体への助成事業等を実施している（愛知県は参与（オブザーバー：航空対策課長）として参加）。

【あいち航空ミュージアムの整備について】

航空機産業をベースとした産業観光の強化、航空機産業における先端技術の情報発信、次代の航空機産業を担う人材育成の推進などに資する「あいち航空ミュージアム」が平成 29 年 11 月 30 日にオープンした。展示テーマは、「空への憧れ」を呼び覚まし、「飛ぶとは？」を学び、体感することである。

【航空機生産・整備拠点事業について】

県営名古屋空港及びその周辺地域は、平成 23 年 12 月、「アジア 1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されている（平成 28 年 3 月には、平成 32 年度までの新たな目標を定める新計画が国から認定されている）。中核プロジェクトとして M R J の開発・生産拠点化に向け、平成 25 年度から「航空機生産・整備拠点事業」を推進している。

M R J 開発のスケジュールとしては、米国を中心に 2500 時間に及ぶ飛行試験を実施し、平成 27 年 11 月 11 日に初フライト、量産初号機を平成 32 年半ばに納入予定である。北米へのフェリーフライトを 1 号機（平成 28 年 9 月）から 4 機行っている。

《主な質疑》

問：民間機のうち定期便以外の着陸回数の内訳は。

答：ヘリコプターが7割、ビジネス機が2割、チャーター便が1割である。チャーター便は定期便以外で、九州や種子島等に飛んでいる機が多い。

問：航空機騒音に関し、コンターつまり騒音レベルの線を引いていると思うが、定期便以外でビジネスジェット等が混在すると、設定はどうなっているのか。また、それに基づきどのような防音工事をしているのか。

答：県営名古屋空港における自衛隊機を含めた全ての航空機にかかる離発着回数と、滑走路の使用割合にもとづいてコンターを引いている。L d e n62 を超える地区は空港の外に出てしまう。騒音対策区域について線引きをして、その時点でエリアの中に入っている住宅については防音工事を行っている。元々国営空港の時代から、民間機と自衛隊機の離発着が同じようになり、当時から周辺環境対策は旧運輸省の騒防法に基づく対策のみで行っていた。県営空港になった現在でも民間機および自衛隊機双方が使う空港としての位置づけは変わっていないので、現状でも自衛隊機の運航はあるが、国交省の行っている周辺環境対策と同じレベルで県単独で補助を行っている。

【委員所感】

(海保茂喜副委員長)

県営名古屋空港は、中部国際空港開港と同時に、わが国初の本格的なコムーター航空やビジネス機などの小型航空機の拠点となる都市型総合空港として生まれ変わったが、これは地方空港に限られるものではない。成田空港も首都圏空港として羽田空港との組み合わせだけではなく、日本全体の空港の一つとして地方空港に学び様々な検討をする必要があると感じた。ところが現在、成田市では成田空港の機能強化にばかり目が向けられているが、空港の経営改善という視点で今回の視察先である県営名古屋空港を捉えると、地方空港ばかりではなく成田空港にも言える二つの要点があるのではないかと私は考える。一つは、地方自治体職員の中に空港の専門家を置く余地はなく、空港の経営状況を的確に把握できていないことである。成田空港を成田市や千葉県の財産と考えるのであれば、経営改善のための工夫や考え・内部合意形成・決定の際の説得力ある定量的証明ができれば、首長・議会とその背後にある地元経済界の能動性も高まる。このため国が先導して、専門家集団の育成・派遣を行う必要があるのではないかと思う。他の一つは、単体空港で実施できる取組みと空港間連携で実施できる取組みを上手く使って強い市場競争力を持つことである。着陸料の割引や就航環境整備を前提とした誘致競争では収益面の貢献に限界がある一方で、L C C に容易に撤退されてしまうことが懸念される。海外の複数空港一括運営をみると、航空路線選定に対する交渉力が強化できることや、資材調達・保険契約等でコスト削減が見込まれる、などのメリットが指摘されている。そもそも、航空事業は相手空港があってはじめて成立するものである。経営改善のための複数空港一括運営は射程の短い施策である。50年100年先の安定性を持った経済社会形成のため、地域自らが地方自治体・国境を越え、かつ官・民の壁を乗り越えた空港間の信頼関係づくりを始めるときだと考える。

(神崎勝委員)

2005 年中部国際空港の開港と同時に日本初の本格的なコンピューター航空やビジネス機等の小型航空機の拠点となる都市型総合空港として開港した。また、同年愛知万博の開催もあった。運用時間は、午前 7 時から午後 10 時までとなっており、地域の騒音対策においても配慮している。騒音対策については、国の定めである Lden62db までの対策となる。航空自衛隊小牧基地に隣接しており、滑走路は共用となるが防衛省設置管理の共用飛行場ではなく愛知県が管理となる。管制業務は、飛行場管制業務と着陸誘導管制業務を航空自衛隊小牧管制隊が行っており、進入管制業務とターミナルレーダー管制業務については、中部国際空港(セントレア)にある国土交通省大阪航空局中部空港事務所が広域管制によって行っている。県営名古屋空港は、日本で初めてビジネスジェット機専用のターミナルを整備した空港であり、滑走路は 2740m の 1 本でビジネス機用 21 スポット、小型機用 76 スポットとなる。説明によるとボーイング 747 (通称ジャンボ) の駐機も可能とのことで、滑走路が 2740m あれば、離発着は可能とのことだ。県営名古屋空港の定期路線は、フジドリームエアラインズだけで国内線 9 路線となる。近年では、ビジネスジェットの運航など「ゼネラル・アビエーション」に力を注ぎ、ビジネス機専用ターミナル内では、税関、入管、検疫(CIQ)が一つの部屋で行なえるように整備した。国際ビジネス機の飛来数は、平成 28 年度 62 機、29 年度が 79 機と年々増加している。また、この施設はターミナルビル内に一般旅客動線とは別途に整備され、予約をしておけば利用も可能とのことだったが、費用に関しては教えてもらえなかった。ちなみに成田空港では、約 25 万円位とのことだ。世界に名高いトヨタ自動車のビジネスジェットもこの空港に駐機しており、世界各国へこの空港から飛び立っているとのこと。また、近年では個人所有機の給油目的での利用も増え、給油後アジア諸国やインドなどへ飛び立っているようだ。また、朝日航洋やドクターヘリの駐機場としても使われていた。最も注目なのは、三菱重工の「リージョナルジェット」だ。コンピューター航空の運航にも配慮しており、日本初の本格的な小型機専用コンコース「フィンガーコンコース」も新設されていた。この空港での駐機料金は、168 時間以内であれば 3 トン以下は 1 日なんと 810 円(税抜)と格安で、スケジュールにとらわれないとアピールしていた。終わりに、平成 23 年 12 月「アジア N01 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定され、その中核プロジェクトとして MRJ の開発・生産拠点化に向け航空機生産・整備拠点事業を推進している。また、愛知・県営名古屋空港から日本各地へ、さらにアジア諸国へと誘う日本初の本格的なビジネス機の拠点を目指し抜群のアクセスとスピーディーな出入国を実現する県営名古屋空港をアピールしていた。

(水上委員)

空港長等による施設の紹介や環境対策の説明がありました。

説明で現在の県営名古屋空港は、中部国際空港(セントレア)の開港に伴い、本格的な小型航空機(コンピューター航空、ビジネス機)などの拠点となる都市型総合空港として生まれ変わったこと、国際戦略総合特区の指定を受けて空港隣接地に MRJ 生産・整備拠点整備を進めているとの説明がありました。

今回の視察で、騒音対策については県が県営空港として騒音測定と周辺住民に対して従来通りの対応を行なっていること、更に利用促進のため名古屋商工会議所、周辺自治体、関係

事業者で構成する「県営名古屋空港協議会」で協議をする中で交通アクセスの向上と利用促進に力を入れていることや、地域の産業観光・航空機産業の情報発信等の目的を持って空港隣接地に「あいち航空ミュージアム」を整備したり、「愛知県飛行研究センター」や「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」で産官学が連携した航空宇宙産業の振興や航空機の実験などの取り組みを行っている状況を確認することが出来ました。

そして、県営名古屋空港は今回視察した中部国際空港（セントレア）と伊丹空港、他に関西国際空港と神戸空港など競争相手がある状況で、多くの方の協力で魅力ある空港づくりに取り組んでいることを知り、成田国際空港周辺整備による魅力ある空港づくりの方向性を考えるうえで参考になりました。

(3) 伊丹空港の地域振興策等について 10月4日(木) 午前10時～

【伊丹空港の概要】

2016年にコンセッションが実施され、4月から関西エアポート株式会社が関西空港と伊丹空港の運営をするようになった。設置・管理者は新関西国際空港株式会社、運営権者は関西エアポート株式会社となる。毎年440億を超えるコンセッションフィーを均等に支払い、2兆を超える事業を運営している。年に440億円以上の利益をあげないといけないので、仕組みとしては非常に厳しい。もともとは国が100%出資する新関西国際空港株式会社が運営主体であり、国は関西空港と伊丹空港の統合を考えていた。新関西国際空港株式会社が伊丹空港の改修を計画しており、それを関西エアポート株式会社がさらに引き継いだ形となる。2020年の東京オリンピック開催前に完成させることが目標である。関西エアポートはオリックスとヴァンシーエアポートが40%ずつ株式をもっている会社である。

関西空港は24時間営業が最大の強みで、旅客数が2,880万人、3,500メートルと4,000メートルの2本の滑走路を持つ海上空港である。伊丹空港は、正式名称は大阪国際空港、7時から21時が営業時間で、旅客数が1,568万人、3,000メートルと1,828メートルの2本の滑走路を持ち、大阪中心部まで直線距離で11キロメートルの便利な都市型空港である。神戸空港は2018年4月から運営権を取得したのだが、7時から22時の15時間が営業時間で、旅客数が314万人、2,500メートルの滑走路を持つ海上空港である。神戸空港については関西エアポートとしては2018年の4月から運営権を取得し、3空港併せて運営している状況である。9月21日の台風により、関西国際空港は大変な損害を受けた。護岸を越えた高波により浸水し、地下にある電源も消失した。旅客、空港内事業者には大変な迷惑をかけることとなった。国の強力なリーダーシップのもと、9月21日にほぼ復旧することができたが、搬送システムは10月4日今日現在、完全復旧はしていない。神戸空港も、9月21日より前の台風で波が来て、大量のごみが漂着し、撤去作業に時間がかかった。

伊丹空港は豊中市、伊丹市、池田市の3市にまたがる空港で、離陸の際には主に西の川西市の上空を飛ぶ。1日370回（ジェット機枠200回、低騒音機枠170回）という発着回数の制限を持ち、長距離枠（1,000キロメートル超の路線）の規制としてジェット機枠（200回/日）の5%、+低騒音機枠（170回/日）の15%未満がある。北海道や沖縄に多く飛ばしたい

状況で、このような制約がかかっている。また、高騒音機材の就航禁止として、2006年4月より3発機・4発機の就航を禁止している。

3空港による旅客数の推移として、伊丹空港単独でみると最大で2,400万人という時期があった。関西国際空港開港後は、リーマンショックやJAL会社更生法適用申請などで旅客数が減少した時期もあったが、2017年には合計で約4,762万人と過去最高の旅客数となった。5,000万人到達をひとつの目標としている。また、発着回数では2017年度に3空港の合計で35万回を超えたが、伊丹空港の発着回数自体は、便数制限があることから一定である。

【歴史的背景と環境対策について】

大阪には第1空港、第2空港という時代があった。第2空港の場所が、現在の伊丹空港である。終戦を経て米軍が進駐し、飛行機が飛ばせるということでスタートした。ジェット機が就航し、東京オリンピック・大阪万博に合わせてお客を呼び込もうと本数を増やした。この時には滑走路は短い1200、800メートルのものを使用していたが、3000メートルの滑走路を造ろうとしていた時期であった。4発の大型機が飛ぶようになり、予想と違ったとして夜間供用の差し止め、そもそも出て行ってほしいという訴訟が国を相手として提起された。一方、訴訟とあわせて調停も行われた。裁判は紆余曲折を経て、高等裁判所で夜間は飛んではいけないという判決が出て、その指示に従い、夜間は飛ばさないこととなった。その後最高裁に上告し、最高裁の判決では損害賠償請求にそもそも夜間の飛ばないは関係しないとして却下された。午後9時以降の飛行に関しても認められた。事実上飛ばすことは可能となったが、高裁判決で飛ばしてはいけないと言われたので、それ以降継続して午後9時以降は飛行していない。その後も、騒音レベルが下がってこないのが発着回数は、ジェット機が1日200回、プロペラ機は残りの170回、上限が370回となっている。調停については住民と和解し、慰謝料を支払った。これまでは空港周辺11市は空港反対、出ていけというスタンスだったが、ここで存続協定という形で、騒音を減らすことに努力しつつ共生していくという方針になった。調停事項の内容としても、代替空港を模索するという事項があったが存続協定の締結を機に空港の存在は認めるということになった。現在も調停団とは、音を小さくする努力をするという約束をしているため、毎年、現在のあとはこれだけであるという報告会を開催している。11市協は大阪市が関空をもっと推進すべきとして脱退したので10市協となった。

関西空港開港により、伊丹空港からは国際線がなくなったが、大阪国際空港の名称から国際空港を外すことには反対が多かったため、現在も国際空港の名前を使っている。関空が高波で使用できなかった際には、久しぶりに臨時便として香港便が飛ぶこととなった。現在は関空エアポートに引き継ぎながら、住民の方にも顔を覚えてもらいながら業務を行っている。伊丹空港の優先飛行経路としては、北端を中国縦貫道路、南端を瑞ヶ池及び昆陽池、西端を武庫川で囲まれる範囲を飛行するよう左上昇旋回を継続し、その後各ルートで飛行する。また、騒音対策区域の推移として、航空機の性能が上がり低騒音化したこと、国際便がなくなったこと等により、伊丹空港の騒音対策区域（第1種区域）の面積は昭和57（1982）年をピークとして、徐々に縮小し、57年を100とすると42までさがっている。また、空港

周辺における環境対策事業として、概ねL d e n57d B以上の地域で周辺地域活性化イベント等への助成や巡回健康診断を行い、第1種区域(L d e n62d B以上)で住宅の防音工事(エアコン・防音サッシの設置等)への助成、第2種区域(L d e n73d B以上)で移転補償、第3種区域(L d e n76d B以上)で緩衝緑地帯の整備を行っている。

【ターミナル改修プロジェクトについて】

もともとは、空港撤廃と言ってきた地域で、これから共生していくとなった時に、地域の方々から空港があってよかったと思われる、愛してもらえる空港にしたいという一環で、ターミナル改修プロジェクトを立ち上げ、取り組んでいる。橋本徹氏が大阪府知事そして大阪市長の時、伊丹空港の廃港という主張をされた。午前7時から午後9時までの供用時間など中途半端ではないか、そのような空港などいらないから関西空港に集中すべきではないかという内容の主張であった。これはある意味正論で、中途半端で地域から出て行ったほうが良いといわれる空港ならやめてしまえというのには極端だが一理ある。この発言により、空港としてはこのままでは本当になくなってしまおうと気合が入った。地元と空港が共生して盛り上げていかなければならないとスイッチが入った。1969年に東洋一のターミナルビルというキャッチフレーズで伊丹空港ができて約50年がたち、この間多少の増築はしているが、大改修は行わなかった。廃港論が出ている空港に国もお金をかけられないという事情があった。したがって、現在のターミナルビルをリニューアルする方向で舵が切られ、このプロジェクトがスタートした。2016年2月から工事がスタートし、2017年秋にはターミナルビル外壁の改修、2018年春には中央エリアオープン、2020年夏にはグランドオープン(春概成)となる予定である。小型機フィンガーの新設、外壁パネルの設置、スマートレーンの設置、商業エリアの改修とウォークスルー型商業エリアのオープン、2019年には立体駐車場のオープンを予定している。外壁パネルについてはデザインを変え、断熱性があがったことで省エネ効果がある。フランスのヴァンシーエアポートがデザインに凝っており、知見を取り入れている。また、改修の目玉としてこれまで到着口が1階南北に分かれていたが、これを2階中央1箇所集約した。出迎えの方にもわかりやすく利便性が向上した。到着口の前にバス、タクシー、モノレールが集中することで旅客はスムーズかつスピーディーに外部交通機関にアクセスすることができる。また、これまで非常にレトロな商業エリアがあったが、新しいゾーンに生まれ変わっている。駐車場は、従来、空港環境整備協会という団体が経営していたが、運営権の中には駐車場も入っていたので、ターミナルと一体となってお客の利便性をあげることを目的としている。これまでは止めにくい駐車場だったので、これからは止めやすい、車で行きたくなる空港を目指している。国内空港どこでもそのきらいがあるが、保安検査場を通過してから制限エリアの中に店舗があまりなく、あってもゲートラウンジ程度である。空港の機能上奥行きがどこもあまりなく、また保安検査が強化されていくので、保安検査機器が場所をとるようになるからである。羽田空港が、現在制限エリアの中に店舗を展開しているが、伊丹空港ではもっと大胆に制限エリアの中をいじろうということで、向きを変えて制限エリアを広く利用しようとするものである。今秋から本格的に整備していく。このようにウォークスルー型の商業施設はできるだけ早めに保安検査を受けていただき、なかでゆっく

り過ごしていただくというプランである。ゲートエリアの商業施設面積は従来比 4.5 倍になる。また、コンコース内にムービングウォークを設置し、2 基から 14 基へ大幅に増設し、空港内のスムーズな横移動を可能にした。



これまで伊丹空港の弱点として保安検査に膨大な時間がかかってしまうということがあった(荷物を預けるのに 40 分、制限エリアに入るのに 40 分待つ状態であった。)。スマートレーンとは、従来の検査器の約 5 倍の価格の最先端の保安検査器であり、国内線としては日本初の導入となる。検査レーンの長さを現状の 7 メートルから約 14 メートルに延長し、保安検査にかかる時間を従来比で約 30% 短縮した。従来の検査器では前の人がつまと後ろの人は待たなくてはならなかったが、スマートレーンでは追い抜いて行くことができる。時間短縮により出発エリアでくつろぐ時間を提供することが可能になった。2020 年春から本運用となるが、2017 年 8 月の繁忙期からテスト運用しており、エアライン等からも高い評価を受けている。

《主な質疑》

問：環境対策費としての費用は、存続している関西国際空港会社も出しているのか。

答：関西エアポートが単独で出している。

問：従来の経営者である関西国際空港会社と関西エアポートが協力している状況とのことだが、費用面も含めて各対策は関西エアポートが主であると考えてよいということか。

答：関西エアポートには経験がないので、国が心配し、5 年は協力体制をとりその 5 年間は前会社が受託して業務を行っている状態である。5 年たつと、人は国に戻られるので、その間に関西エアポートは自立しなければならない。

問：住民の健康診断はどのくらいの箇所でのどのくらいの頻度で行われたのか。また夜間飛行の問題では航空機騒音と健康影響ということがあがるが、毎年行った健康診断のデータをデータベース化して、研究したりしているのか。

答：健康診断は毎年 20 回弱行っている。結果については、制度自体は 1 種区域までが国の制度、その外側は立体駐車場を運営していた会社が健康診断を受け持っていた。法的には国は行うが、外側は国ではできないので、その分手厚くしようというものである。現在は、健康診断の情報自体は個人情報であるので、データの分析などは行っていない。

問：受診率はどれくらいか。

答：1 種区域、2 種区域と区域がスタートした時期に住んでいた方が対象であり、自治体の回覧板などに健康診断の情報は掲載するが、達成率等は算出していない。

消防との協力体制を作っており、それに合わせて現地確認の要請の連絡を行った。原因究明を依頼し、原因が明確になるまでは訓練を控えていただくようお願いした。原因究明後に理解を得たうえで、訓練再開となった。信頼関係を壊さないように努力をしている。

問：一日の発着回数は 370 回より増やすことはできないのか。

答：伊丹空港は、万博以来面積も形などはほとんどかわっていない。騒音対策等の関係で拡張などができなかった。国際線が飛んでいた時期は460回までは飛んでいた経緯がある。物理的にその回数までは飛べると思うが、騒音協定で明確に回数が決められている以上、増便の話は勝手にはできない。規定の枠内の便数で頑張っていく。370回は定期便の数であって、年末年始とお盆の臨時便は別枠である。規定数以上の便も飛ばしている。

問：共生という目標のもと、施設利用されているとのことだが協議の相手方は、もともと継続的に協議をしてきた相手方なのか、それともあらたに相手方として団体が発足したのか。

答：成田空港は財団を通じ調停の相手方と中に入り込んでじっくり調整されていると感じている。対して、伊丹空港は国がずっと経営していたことから、国・自治体・騒音団体の3者で年に数回国への要望でのおつきあいで、団体あるいは会議の場というのは継続しては来なかった。10市協とは、要望の前提で会議の場をもってきた。現在は各団体と個別に質問があればお答えし、イベントがあればお伝えするという対応をしている。

【委員所感】

(小澤委員)

伊丹空港は豊中市、池田市、伊丹市にまたがる会社管理空港である。大阪空港、又は、伊丹空港の通称でも知られている。現在は日本の国内線の拠点空港として運用されている。成田空港と同様に空港周辺は民家が多く集中しており、内陸空港における騒音対策が取られ空港周辺には緩衝緑地帯が設けられているとの事でした。歴史的な背景と騒音対策については1969年に夜間騒音の訴訟があり調停の結果、夜間の運行廃止を求められたとのことでした。

現在の運行時間も午前7時から21時まで、一日の発着回数は370回(ジェット機200回、低騒音機170回)までに制限されている。成田空港との大きな違いを感じました。年間利用客数は1500万人を超えて旅客数と着陸回数は日本の空港で第7位、関西三空港では関西空港に次ぐ第2位となっている、反面、2012年7月に大阪国際空港は関西国際空港と経営が統合され新体制がスタートした。2年後の2014年、大阪国際空港は75周年を迎えられ、これを機にターミナルビルの大改修工事が進められ現在でも利便性を高めていくための工事が進められている状況でした。各ターミナルにおける「食べる・買う楽しみ」をコンセプトに関西のお土産等の商業施設(ウォークスルー型施設)や、食べ歩き食堂街が整備され空港内が一流デパートのような雰囲気がありました。また、展望デッキ「ラ・ソーラ」を見学、そこには想像を遥かに越えた空間がありました。間近で飛行機がみられ、ウッドデッキに立つとストレスが発散されて、開放的になりリフレッシュ気分になる、素晴らしい展望台に魅了されました。室内には天候に左右されずに親子で色々な遊びが楽しめる「キドキド」があり、親子でこころ、頭、身体の全てを使ってのびのび遊べる場所、ポーネランド遊びの世界というそうですが、変わった世界感がありました。2020年までに工事を完成させていく、中でも実用化されている保安検査場、検査レーンの長さを7mから14mに延長、保安検査に係る時間を30%短縮することにより、お客様に出発エリアで寛いでいただく時間を多く取っていく、スマートレーンの設置については目玉商品として大変評判が良いようです。空港という存在

は飛行機に乗るだけでなく、空港内においてあらゆる楽しみができる、総合的に配慮した未来の伊丹空港がそこにあることを実感した次第です。

(秋山委員)

関西国際空港、神戸空港、伊丹空港を一体的に管理するのは、オリックス40%、ヴァンシーエアポートが40%出資する特別目的会社、関西エアポート株式会社。毎年440億円のコンセッションフィーを支払わなければならないという話題から説明に入った。現在伊丹空港においては、2020年の完成をめざし、2016年から50年ぶりの大改修が行われている。本来であれば別のところへ新たな空港を作ることも考えられるが、廃港論があったので国としても、つぶすかもしれない空港に財源をかけられないということで現在のターミナルビルをリニューアルすることになった。内容は、バス、タクシー、モノレールの到着口を集約し、快適、スムーズでスピーディーなアクセスを可能にする。駐車場は従来空港環境整備団体が経営していたが、関西エアポート株式会社がターミナルと一体的に管理するようになり利便性が増すと考えられるとのこと。商業エリアの改装では、どの空港も保安検査が強化され、保安検査機能に広い場所がとられ、制限エリア内に商業施設が少ない。そこで早く保安検査場に入っていたら、その中でゆっくりしてもらうためにウォークスルー型の商業施設を設置する。そしてスマートレーンの導入では、今の伊丹空港の弱点は保安検査に時間がかかること。預けるときと手荷物を検査するとき2回並ばなければならない、この時間を短縮するために、検査レーンの長さを7メートルから14メートルに延長し、最先端の保安検査機を導入して保安検査にかかる時間を従来比で約30%短縮し、出発エリアでくつろげる時間を提供する。使いながらの改修で大変ではあるが、短時間によくこのような工事ができる日本の技術は素晴らしいと感心していた。この空港の歴史の中には、住民から開港前には考えられなかった騒音が発生したことから、午後9時以降は飛ばさないこととする夜間供用の差し止めと、公害の訴訟と調停がなされた。高等裁判所では、夜間飛行禁止の判決がなされたが、最高裁判所では夜間飛行は損害賠償請求権には当たらないと却下された。その判決から午後9時以降飛ばせないことではないが、高等裁判所の夜間飛行禁止の判決を重視して7時から21時までを運用時間としている。その後住民と和解し、音を減らしていく努力をしながら一緒に共存していくことを確認している。台風21号の影響で、関西国際空港は高波が押し寄せ、地下の電源が消失し、搬送システムに影響があるとのこと。内陸空港である成田空港の強みを再認識した。

(宇都宮委員)

台風21号の水害の復旧等で大変お忙しい時に、大阪国際空港(伊丹空港)を視察させていただいた関西エアポート(株)等の方々にはまずはお礼申し上げます。さて、約50年ぶりの大改修をされている伊丹空港は、以前視察させていただいた時とは比べものにならないくらい「ショッピングモール」等がリニューアルされ、全面改修時には素晴らしい施設になると思います。また保安検査においてもスマートレーンの導入によりこれまでより30%の時間短縮ができるとのことでした。このように、施設としては使い勝手の良い空港へと改修されつつありますが、台風21号時の対応等を見るにつけ、現在の関西国際空港全体の運営について色々な意見が出されています。関西国際空港の変遷は、2012年7月1日に関西国際空港と大阪国際空

港が経営統合したことに伴い、関西国際空港の運営に関する事業は、新関西国際空港㈱に継承され、関西国際空港㈱は、関西国際空港土地保有㈱となりました。そして、2016年4月1日より、オリックス㈱とヴァンシーエアポートを中核とする関西エアポート㈱が新関西国際空港㈱から、関西国際空港、大阪国際空港、両空港の運営権買い取り事業を開始しています。また、2018年4月1日より、関西エアポート株の100%出資会社が、神戸空港の運営を神戸市から引継ぎ、事業を開始しました。台風21号への対応について、この複雑な組織形態が指摘され、成田国際空港㈱の一体的空港運営について評価されたと考えています。しかし、今回の視察時にも語られていました、インバウンド(訪日外国人客)の関西圏への受け入れに対する強気の見通し等々今後の3空港の長期的運用について、関西経済連合会が積極的に関わっていく方針が示されています。一方、成田、羽田に関しては、関東経済圏における、お互いの役割や空港運営の振り分けについて共通認識を持ち合わせる努力がみられないように思います。関東圏に存在する空港について今後の空港運営全体を考える場の設置が必要な時であると考えています。

【委員長総括所感】

10月2日から4日にかけて中部国際空港・県営名古屋空港・伊丹空港の委員会視察を実施した。3空港に共通するテーマとして騒音対策と地域振興策があり、そのうえで各空港独自の手法のレクチャーを受けた。以下、感想を述べたい。

まず、10月2日は中部国際空港を視察した。騒音対策について、一部の住民からなるべく陸ではなく海上を飛んでほしいとの要望があるのが現状である。また、観測で得られた音のレベルなどについては情報公開されており、Webで誰でも閲覧できる。中部地域の航空交通のゲートウェイであるセントレアと地域住民が共に発展していくことを目指して、施設利用などで連携強化を図り、協力して誘客・産業振興などにつながる取り組みを進めている。また、複数県にまたがる「昇龍道プロジェクト」を実施し、エリアとして活性化を図っている。また、地域活性化の象徴的な施設として「フライト・オブ・ドリームズ」という、ボーイングを展示しシアトルをモチーフとした施設を建築中で、本来の開館日であれば視察することが可能であったが、開館が延期となり残念ながら見るができなかった。国内では類を見ない施設であり、成田空港としても非常に参考になるのは間違いないので、次回のセントレア利用の際にはぜひとも訪れたいと思っている。

10月3日は県営名古屋空港を視察した。騒音対策については国営の旧名古屋空港時代から特に変わっていないとのことで、周辺3市1町においては、名古屋空港周辺環境対策協議会を設置し、愛知県の対策事業では対象と出来ない啓発、地元団体への助成事業等を実施している。なお、愛知県は参与(オブザーバー：航空対策課長)として参加しているとのことだった。特筆すべきは地域振興策で、国内初のジェット機である三菱リージョナルジェットの生産拠点として機能し雇用等を創出すると同時に、あいち航空ミュージアムやMRJミュージアムを開設して観光施設としての機能も併せ持っている。MRJミュージアムを視察後に施設見学したが、秀逸なものであった。ジェット機の製造過程をみるというのは真似できないかもしれないが、他では見られないものを観光資産として有効利用していく手法は取り入れる

べきではないか。成田空港ならでは、成田空港でしか経験できないイベント等の開拓を急ぐべきである。

最終日の10月4日は伊丹空港を視察した。伊丹空港は約50年ぶりの大改修が進行中であり、施設見学も行った。伊丹空港は関西国際空港、神戸空港とあわせて、コンセッション方式でオリックスとヴァンシーエアポートが40%ずつ株式をもっている関西エアポート会社が運営しており、他の2空港と争うのではなく、どうしたら3空港で最も収益が得られるような合理的な運営ができるかという観点から経営がなされていた。空港事業で2兆円規模、毎年440億円ものコンセッションフィーを支払っている以上、それに見合う収益をあげなければならないため大変だとのことだった。騒音対策については、存続協定が結ばれ、午前7時から午後9時までの供用時間が守られ、環境対策事業については関西国際空港株式会社の時代から続く補償を守っている。空港の大改修に関しては、単に老朽化したから改修したというのではなく、女性から支持を得ている店を出店したり、子どもの遊び場をつくったり、ホテルを併設して滞在時間を増やしたりと、空港にいかにか滞在してもらい、周囲の活性化につながるかをコンセプトに再構築されている。スマートレーンの導入で極力待ち時間を短縮し、余裕ができた時間でショッピングや食事に時間をかけてもらうという手法をとっている。当たり前のことかもしれないが、徹底して事業者・旅客などの利用者が利用しやすいように、快適に過ごせることができるように運営をしていると感じた。

3 空港を視察して強く感じたのは、それぞれが航空便を利用せずとも、空港自体に魅力を備え、リピーターを生むシステムを構築しているということだ。中部国際空港のフライト・オブ・ドリームズ、県営名古屋空港のあいち航空ミュージアムとMRJミュージアム、伊丹空港の大改修後のショッピングモールしかりである。魅力ある施設をつくり、魅力あるイベント等々を仕掛けていくことで、それが地域との連携、地域振興につながっていき、それは反面、騒音対策としての解決策のヒントにもなりうるのだと思う。成田空港も十分に魅力的ではあるが、まだまだ改善と発展の道はあるのだと強く感じた。住民の方々を含めた成田市と成田空港とが共生し、さらに発展していくためにも、委員会活動としての調査等々に尽力していきたい。

空港対策特別委員会
委員長 上田 信博