

愛知県名古屋飛行場 ～県営名古屋空港～

社団法人中部開発センター

企画事業部 折戸厚子

愛知県常滑沖に中部圏の新しい玄関口「中部国際空港」が華々しく開港した2005年2月17日、愛知県に、もう一つの空港が開港した。中部国際空港の開港まで主要空港であった「名古屋空港」を、小型機の拠点となる県営空港に造り替えた「愛知県名古屋飛行場（通称：県営名古屋空港）」である。

わが国での1都市2空港は、成田－羽田、関空－伊丹の先例があるが、いずれも国際線と国内線に分けることで役割分担しており、中部圏のように、国際線と国内線を一元化した中部国際空港と通勤ター航空やビジネス機などの小型機へ特化した県営名古屋空港といった役割分担は初めての試みである。

今回は、小型機の拠点空港に生まれ変わり、2年が経過した県営名古屋空港を紹介する。

大空港から、小型機の拠点空港へと生まれ変わった名古屋空港



県営名古屋空港全景

中部国際空港へのバトンタッチ

名古屋市の北に位置する旧名古屋空港は、1952年に羽田、伊丹に次いでわが国で3番目の定期航空路線の乗り入れが開始されて以来、50年以上にわたって中部圏の空の玄関口であり、日本の主要空港の一つであった。

しかし、周辺が住宅地であるため、夜間の空港

利用が制限されており、空港拡張も困難であるなど、21世紀初頭には空港容量が限界に達することが予想され、増大する航空需要に対応するには、新しい空港の建設が必要とされた。

1989年、新空港の候補地は伊勢湾東部地域（常滑沖）にすることで地域の合意ができ、1996年の第7次空港整備5箇年計画でも事業推進を図ることが位置づけられた。その中では、中部国際空港

に、定期航空路線を一元化することが盛り込まれていた。それは、乗り継ぎ客などの利用者の利便性を図るためであり、また、関東、関西に比べて航空需要がそれほど大きくない中部で、国際線と国内線それぞれの空港は成り立ちにくいと考えられたからである。

それに対して、名古屋空港周辺の自治体からは、国際線、国内線ともに中部国際空港に移ることによる影響の大きさへの不安が示された。特に名古屋空港は、航空自衛隊小牧基地が隣接し、自衛隊機も使用する空港であったため、基地拡大につながるのではないかという懸念があった。

県営名古屋空港の誕生

こうした地元の懸念を受け止めながら、また、長年かかって築いてきた名古屋空港の資産をどう活かすかを地域で検討した結果、名古屋空港を小型機に特化した空港として活用していくこととなった。

こうして、2003年3月、「通勤・通学航空、ビジネス機など小型航空機を中心とする様々な航空活動に対応する新しい都市型の総合空港」を基本コンセプトとする「名古屋空港新展開基本計画」が策定された。

2005年2月に飛行場に係わる国有財産を愛知県が取得し、同月17日の中部国際空港の開港と同時に、従来の国土交通省が所管する第2種空港としての名古屋空港は廃止され、新しく愛知県が設置

管理する「名古屋飛行場」、通称「県営名古屋空港」が誕生した。

小型機に対応するコンパクトな空港への改修

空港機能の変化に伴い、空港面積は小型機の拠点空港として必要な規模に縮小されている（約211ha→165ha）。また、小型機の利用者にとって使いやすい空港となることを目指した様々な施設改修も行われている。

なかでも特徴的な施設は、通勤・通学旅客用ターミナルである。通常の旅客機の場合、ドアが高い位置にあるため、乗降はターミナルビルの2階とつながるボーディングブリッジを使用する。一方、通勤・通学航空に使用する小型機はドアが低い位置にあり、またドアに階段が付いているので、ボーディングブリッジを使うために2階に上がる必要がない。そこで、出発、到着に必要な施設をすべてターミナル1階に集約し、移動距離が短く上下移動もないシンプルなターミナルとした。

さらに注目すべきは、ターミナルと旅客機との間に屋根付きの搭乗用通路「フィンガーコンコース」を日本で初めて設置したことである。これにより飛行機に乗る直前まで、屋外の天候（風雨や気温）に左右されず、安全、快適に通行できる。

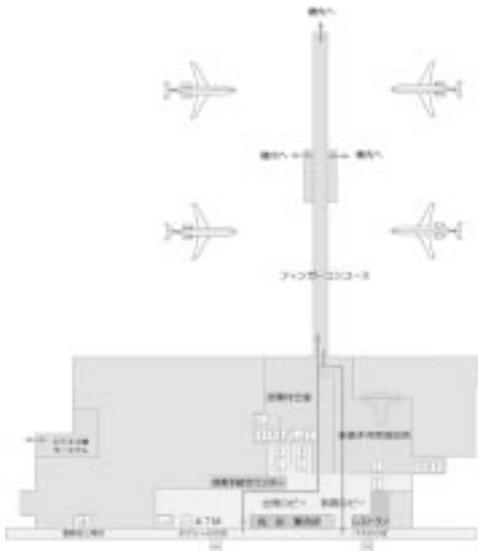
こうして、ターミナルビルの入口からチェックインカウンター、搭乗待合室、フィンガーコンコー



階段付きドアで行う小型機の乗降



中央が「フィンガーコンコース」



上下移動のない短い旅客動線

スを通して飛行機の搭乗口まで、わずか200mという短い旅客動線を実現している。

コミューター航空で9都市と結ぶ

県営名古屋空港のコミューター航空は、現在、50人乗りの小型ジェット旅客機が、帯広・秋田・山形・新潟・高知・松山・福岡・熊本・長崎の9都市と結んでいる。

運航するのはJALグループのジェイエアで、もともとは広島西飛行場を拠点としていたが、県営名古屋空港の開港にあわせて本社機能を移転し、現在は県営名古屋空港を拠点空港としている。

都心に近いこと、余裕のある発着枠を活かして利用者のニーズに合わせた航空ダイヤを組んでいること、コンパクトな施設であるためスムーズに乗降できることなどが評価され、日帰り出張のビジネスマンなどを中心に利用が伸びてきている。

日本初、本格的な国際ビジネス機の受入拠点空港

ビジネス機は、企業のトップビジネスマンや政治家、芸能人などが使用する専用機で、全世界に約2万機があり、欧米を中心に利用されている。時刻表どおりに運航される定期便と違い、利用者



ジェイエアによって9都市と結ばれる



国際ビジネス機

の時間に合わせて運航されることや、定期便のない空港へも乗り降りでき、ビジネスの効率性を向上させること、ハイジャックやテロの危険が高まる中、セキュリティ確保に優れていることなどの利点があり、グローバル化が進展する中、海外と日本の間の移動手段として今後ますます利用が増えるものと考えられている。

日本では、従来、定期便の利用が優先され、ビジネス機の受入態勢が整っていなかったが、県営名古屋空港は、日本で初めての本格的な国際ビジネス機の受入拠点を目指している。

ビジネス機専用のターミナルを設置し、定期便旅客とは別に乗降させることで、ビジネス機旅客に求められるスピード、セキュリティ、プライバシーを確保している。

出入国等の審査は、通常は税関、入管などそれ

ぞれの部屋で行われているが、県営名古屋空港では専用ターミナルの一室ですべて受けられるようにして、スピーディーで快適な乗降を可能にしている。

なお、県営名古屋空港は国際定期便がないため、出入国審査機関は常駐していないので、海外からのビジネス機の離発着時には、名古屋港の税関などから出張対応している。

外国籍ビジネス機の離発着の許可申請等は、以前は2週間前から10日前に行うことになっていたが、県営名古屋空港での特区申請がきっかけとなって規制緩和され、ビジネス機については、現在は3日前までに申請すればよいことになっている。

日本の中心にあり、東京・大阪へのアクセスの良さ、十分な駐機スペース、数日間の駐機も可能、余裕のある発着枠、駐機場からターミナルまで最短で70mの短い距離など、ビジネス機にとってこれまでの日本の空港にはなかった多くの利便性を備えており、利用者からの評価は高まっている。

地域の航空事業の拠点へ

大型の定期便の離発着がなく、余裕のある発着枠、駐機場があるため、警察、防災、消防、救急医療、報道など様々な分野での小型機の航空需要にも対応している。現在、空港内には8つの航空事業者の格納庫があり、さらに2つの事業者が格納庫の建設を予定しており、着々と小型機の拠点



ビジネス機ターミナル内の出入国検査室

化が進んでいる。

また、災害時などに広域防災拠点としての活用も期待されている。

便利なアクセスと無料駐車場

公共交通機関を利用する場合は、名古屋駅から空港まで約20分で結ぶ直行バスのほか、名鉄西春駅・味美駅、JR勝川駅、岐阜東濃地域から路線バスなどが運行している。

一方、自家用車の場合は、名古屋高速を使い豊山南インターで降りれば、名古屋駅から約15分ほどである。また、通勤客は、ターミナルすぐ前の空港駐車場が1週間まで無料で利用できることが魅力となっている。

インタビュー



名古屋空港事務所空港長 水谷哲士氏

開港以来、利用は概ね順調に推移

—開港後、2年間の状況はいかがでしょう？

通勤航空の利用状況は、初年度は30万人、昨年度は40万人と、路線・便数が増えたため乗客数は増えていますが、搭乗率は若干下がっています。昨年度の搭乗率は56%でした。航空機の採算がとれるのは、搭乗率60%前後と言われています。もっとも、これは団体客や割引航空券など安い席の割合が多い大型機・中型機を含めた数字ですから、小型機のみでこの数字はまずまずではないでしょうか。

—中部国際空港ではなく県営名古屋空港を利用するのは、航空会社や通勤航空利用者にとってどういうメリットがあるのでしょうか？

中部国際空港は大量の旅客、貨物を担う国際拠点空港であるため、施設面や運用面で小型機向けになっておりません。「沖どめ」といってターミナルから離れたところに駐機し、旅客はバスで移動しなければならなかったり、移動距離も長かったりしますし、航空会社も希望する時間になかなか発着できなかつたりするわけです。また、定期便が中心なので、それ以外の航空活動を行う事業者には使いづらいわけです。

一方、県営空港はそうした小型機のニーズに応える空港となっていますので、小型機を使う事業

者やその利用客はこちらの方が便利ということになります。

通勤航空利用者に対してアンケート調査を実施したところ、商用・公用での利用が54%と半分以上でした。県営名古屋空港を選んだ理由としては、(1)発着の都合がよい(2)家・会社に近い(3)無料駐車場がある、の順になっており、移動手段として身近で気軽に利用できる点にメリットを感じていただいていると思っています。

旧名古屋空港時代を上回る都心からのアクセスの良さ

—都心からのアクセスの良さが魅力になっていませんね。

旧名古屋空港時代は、都市高速がまだ楠までしか通っていませんでしたが、現在、豊山南まで通っています。そこで降りれば、空港まで数分です。名古屋駅から、自家用車で15分、直行バスで20分ほどですから、旧名古屋空港時代のアクセスの記憶のある方は、あまりに早く到着するのでびっくりされると思います。非常に便利ですから、時間を節約したいビジネスマンの出張の際には、ぜひ名古屋空港を使っていただきたいと思います。

名古屋空港までの主な公共交通機関としてはバスがあります。名鉄犬山線の西春駅からのルートとJR勝川駅から名鉄小牧線味美駅を経由するルートが名鉄バスにより運行されており、また、名古屋駅からの直行バスがあおい交通と平和コーポレーションにより運行されています。

このうち最も利用が多いのは、名古屋駅との直行バスで、月に8,000人ほど、通勤航空の4、5人に1人が利用されているようです。航空機の発着時間にあわせて中型バス、小型バスで運行していますが、時間帯によっては補助席まで使うほど、満席になることもあるようです。

名古屋駅では、駅から横断歩道をわたったミッドランドスクエア前と名古屋駅バスターミナルの2か所で直行バスに乗れます。駅周辺では、なかなか案内板が出せず、初めての方はどこにあるの



名古屋駅前からの空港直行バス

か戸惑われるようですが、ミッドランドスクエア前と一度覚えてもらえれば、次回からは簡単に乗っていただけたと思います。

空港への交通手段で最も多いのは、自家用車で通勤者・航空旅客のほぼ半数ほどになります。現在、駐車場には450台ほど停められますが、土日や祝日、ゴールデンウィークなどには容量不足をきたすようになってきていますので、現在、拡充について検討しています。

日本一のビジネス機の受入体制

一ビジネス機についてはいかがですか？

国際ビジネス機の利用は、一昨年度は90機、昨年度は119機と増えています。そうはいつても、3日に1機の割合なので、日本でのビジネス機の利用はまだまだです。

ビジネス機の国籍は、昨年度の119機のうち、アメリカが104機と大部分を占めています。さらにイギリスが5機、中国が3機、スイス、フランスと続いています。

なお、F1が開催されたときには、F1関係者などが多数プライベートジェット機でやってきて賑わいました。愛知万博の際には、ウクライナの大統領やイタリアの経済大臣なども利用されました。

ビジネス機の受入れは、この地域の経済、文化の発展に必ずや寄与するものと思います。



ビジネス航空フォーラムでは最新鋭のビジネス機が飛来

一今後、日本でもビジネス機は普及していくのでしょうか？

名古屋空港以外には、ビジネス機を受け入れる体制が整った空港がまだ少ないことや、ビジネス機に対する様々な規制が厳しいことなどが、普及が進まない理由になっています。

例えば、成田空港では、大型・中型の定期便で混雑しているなか、数人乗りの小型機のために発着枠を確保することは空港側も対応しづらいののではないかと思います。なかなか自分の希望する時間に降りられず、また、一般の旅客と一緒に並んで出入国手続きをするのに1時間以上かかったりするとも聞きます。

そこで、私どもでは、首都圏に行かれる人も名古屋空港で降りて、新幹線を使えば、成田に降りるよりも早いですよといったPRも行っています。

ビジネス機に関しては、中国も有望だと言われています。中国に進出している日本の企業にしても、定期便が出ている大都市以外に行く場合、移動に一日がかりですが、ビジネス機があれば日帰り出張も可能です。ビジネス機を購入して維持する経費と、時間価値をどう考えるかによりますが、これからのビジネスの移動手段として、有望であるのではないかと考えております。

一ビジネス機の受入はどのようにPRしているのですか？

アメリカや中国で開催される国際的なビジネス

航空イベントに、ブースを出して、県営名古屋空港のPRをしてきました。

こうした活動が評価されて、今年の2月には、全米ビジネス航空協会主催のビジネス航空フォーラムが、県営名古屋空港で開催されました。日本では初めての開催です。最新鋭のビジネス機10機の展示のほか、ビジネス航空に関するセミナーやブース展示など画期的なイベントで、ビジネス航空関係者など750名が参加する盛大なものとなりました。日本にもこんなにビジネス機が使いやすい空港があるのだというPRにもなったと思います。

空港の運営には指定管理者を採用

— 県営空港の運営体制についてお聞かせください。

空港の運営には、指定管理者制度を導入しています。料金の設定や、安全面など空港運営の根幹にかかわる業務は県自らが実施していますが、日常のルーティン業務、例えば、施設の点検・補修、清掃、警備、料金の徴収などは指定管理者である名古屋空港ビルディング株式会社が行っています。

指定管理者の募集に当たっての説明会には商社

など数社が訪れましたが、実際に応募をしたのは旧名古屋空港のターミナルビルを管理していた名古屋空港ビルディング株式会社のみでした。

— 小牧基地との関係はいかがでしょうか？

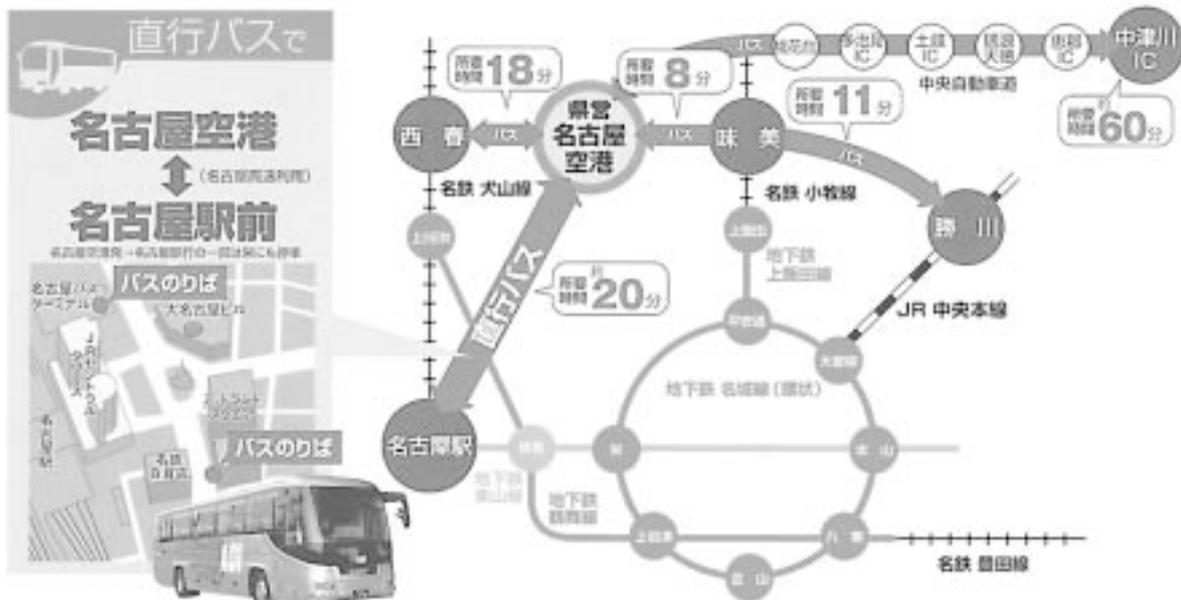
滑走路は県の所有ですから、自衛隊機からも使用料をいただいています。また、消火・救難業務や気象観測業務については、小牧基地に代行してもらっています。自衛隊には、消防車が配備されているため、いざというときの初期消火などの防災は頼りにしています。

なお、管制業務については、旧名古屋空港時代は国土交通省が行っていましたが、現在は防衛省が行っています。

— 国内線ターミナルを使用することになったのには理由があるのでしょうか？ 国際線ターミナルの今後の利用は？

国際線ターミナルビルは、空港の一番南のはずれにあって遠いのと、国内線ターミナルビルの方がコンパクトで使いやすかったからです。

国際線ターミナルビルは、名古屋空港ビルディング株式会社の所有になっていますが、転用して大型商業施設が進出する計画が順調に進んでいると聞いています。



空港アクセス

—今後の抱負についてお聞かせください。

まずは、安全で円滑な空港運用に努めてまいります。それから、この地域には、大量の旅客や貨物の輸送を担う中部国際空港と、小型機の拠点となる県営名古屋空港の2つの空港があるわけですが、これらの性格の異なる空港が互いに連携・補完しあうことにより、地域の多様な航空需要に応え、航空サービスの充実を図ることにより、地域の発展につなげてまいりたいと考えています。