



名古屋空港新展開 基本計画

平成15年3月



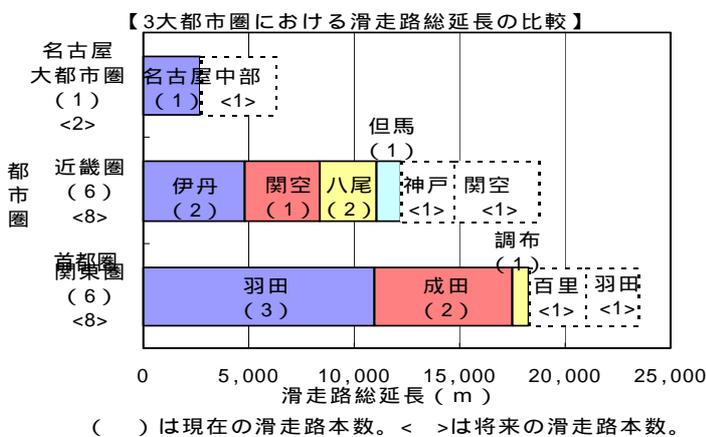
はじめに

名古屋空港は、中部国際空港の開港により国管理の空港としては終了しますが、多様化する航空需要に対応し、都心に近いという特徴などを活かして、通勤航空やビジネス機などの拠点空港として存続させるとともに、広域防災機能を加え、これまでにない新しいタイプの空港として愛知県が管理運営していくこととしています。

新しい名古屋空港のコンセプトや施設内容、需要予測、中部国際空港との関係などにつきましては、学識経験者や経済界、東海3県1市、地元市町によるGA空港基本計画検討委員会を設置して検討を重ね、平成15年3月「名古屋空港新展開基本計画」を策定しましたので、その概要を紹介します。

現空港存続の意義

名古屋大都市圏は、複数空港を展開するに足る水準の背後圏の広がりや都市規模を有しています。また、都市近郊にある極めて貴重かつ再取得が困難な大規模な土地・空間を維持していくことはこの地域の責務であり、多様化する航空需要や広域防災拠点としても対応できる空港が必要です。さらに、防衛庁の基地拡大に対する地元住民の懸念を払拭する必要もあります。



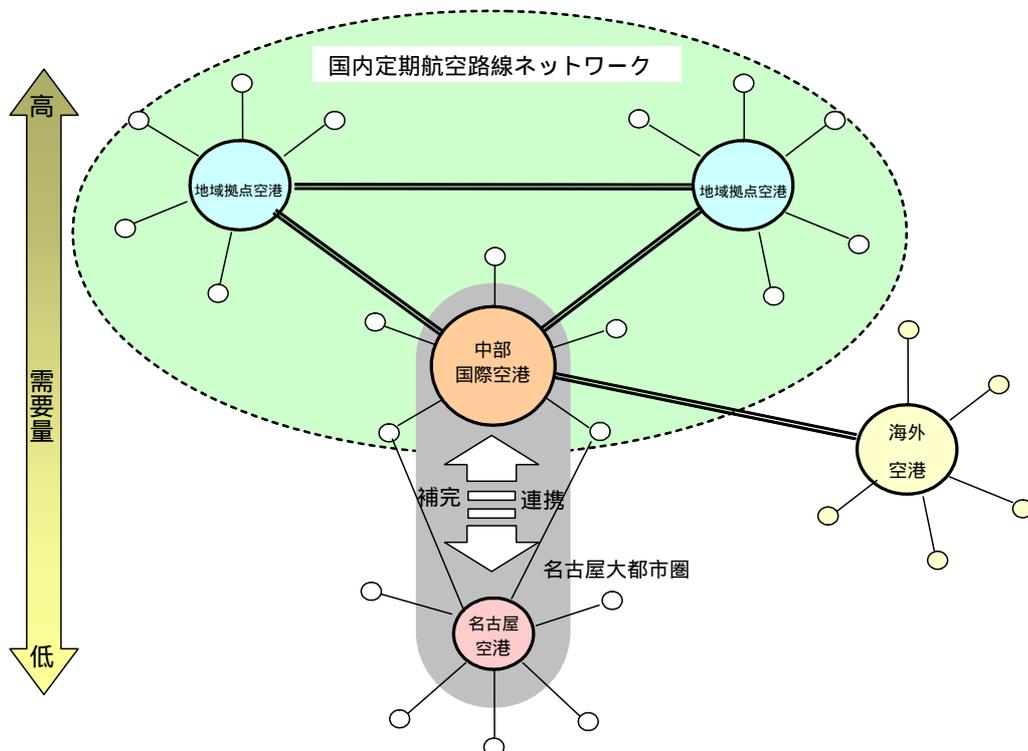
また、名古屋空港には以下のような優位性があります。

- 地理的優位性
- 小型航空機に提供できるサービスの優位性
- 広域防災拠点としての優位性
- 既存空港の有効利用による優位性

中部国際空港との相関関係

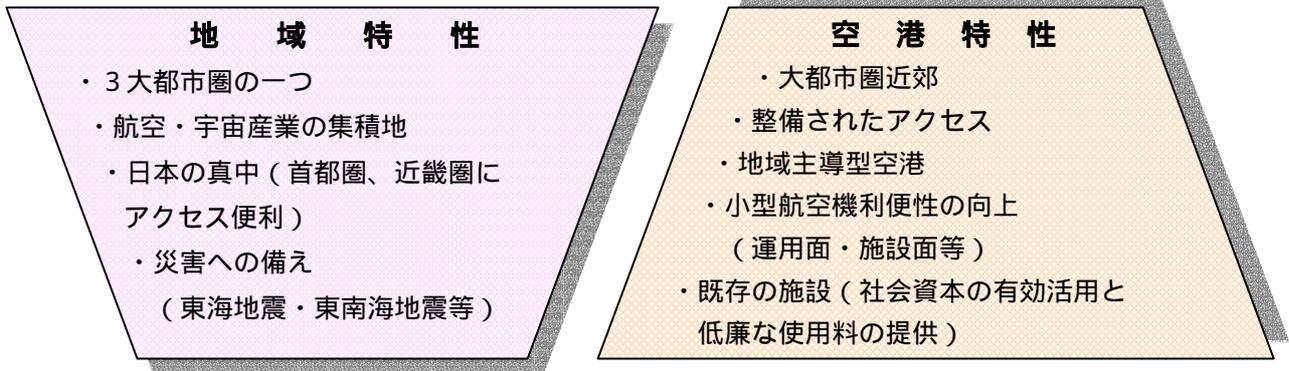
定期航空路線は中部国際空港に一元化される一方、新展開後の名古屋空港は通勤航空などの小型機の総合空港となります。

名古屋大都市圏に性格の異なる2つの空港が存在し、両空港がそれぞれの航空ネットワークを構築することにより積極的に航空輸送サービスの最適化を図り、両空港が異なる機能を果たしながら、連携・補完して名古屋大都市圏の発展に寄与していきます。



名古屋空港新展開の基本コンセプト

名古屋大都市圏の地域特性、空港本来の特性、複数空港システムによる航空輸送サービスの最適化などを踏まえ、次のような基本コンセプトにより、新たに空港を展開していく必要があります。



通勤航空、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わが国のモデルとなるような新しい**都市型総合空港**として活用していきます。

通勤航空の活動拠点

近年、急激に増加している通勤旅客に対応するため、通勤航空の活動拠点として活用していきます。



小型常駐機の活動拠点

小型機の事業環境を向上させ、既存事業者の規模拡張や他空港からの新規参入など、小型常駐機の活動拠点として活用していきます。



ビジネス機の入機拠点

我が国の大規模空港は小型航空機の乗入れに制限があるため、積極的にビジネス機を受入れ、拠点として活用していきます。



広域防災拠点

用地や大型機の離着陸が可能な滑走路の有効活用などから、海外・全国・地域の災害に対応する広域防災拠点として活用していきます。



■新展開後の名古屋空港で取扱う通勤航空

従来、座席数60席以下の小型旅客機(通勤航空機)は、不定期航空運送事業として取り扱われ、「中部国際空港への定期航空路線の一元化」の対象には含まれないものとされてきました。その後、平成12年の航空法改正により定期航空・不定期航空の区別が撤廃され、現在は通勤航空の定義が定かでない状況にありますので、新展開後の名古屋空港では、かつて定期航空路線一元化の区分外とされた座席数60席以下の通勤航空機を基本として取り扱っていきます。

なお、将来的に機材性能の向上や航空会社による航空機材の更新などがありますので、旅客の利便性、航空会社の投資・経営効率化などを踏まえて通勤航空の取扱いを検討していく必要があると考えています。

施設規模・施設配置計画

2005年の開港当初は現名古屋空港の施設をそのまま活用し、開港後5年以内を目途に整備を概成させ、この基本計画の目標年次である2015年までに最終的な施設整備を完了するといった段階的な整備を行っていきます。

■ 着陸帯用地の施設規模

陸上飛行場（設置管理者：愛知県）

- ・滑走路 2,740m×45m 方位：16側 152度30分、34側 332度30分
- ・着陸帯 2,860m×300m 等級：A（航空法施行規則第75条）
- ・面積 約110ha

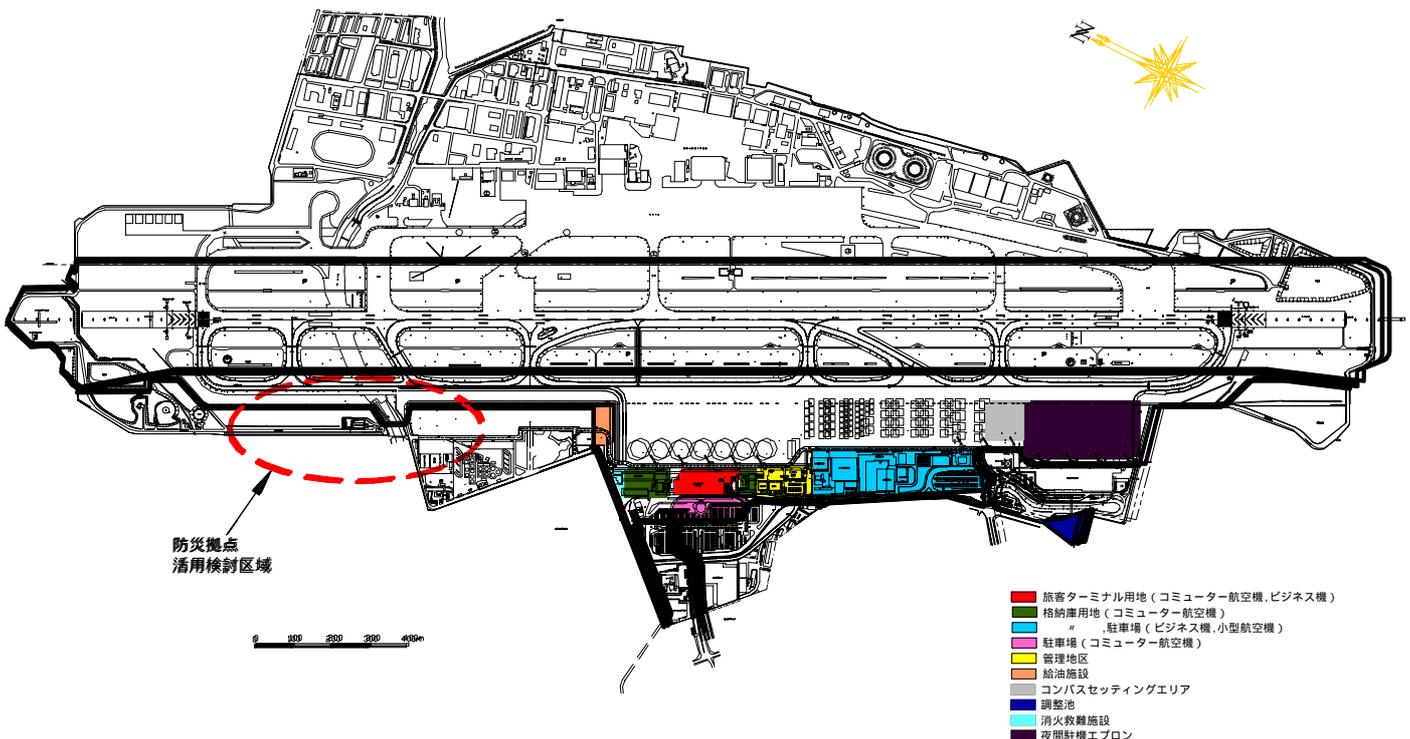
■ ターミナル用地の施設規模（2015年）

施設区分	2015年時の 計画規模 (ha)	備考
1. エプロン	26	コンパスセッティング、GSE 置場を含む (既存施設の活用)
2. 格納庫	7	給油施設を含む
3. ターミナルビル	1	国内線ターミナルビル(既存施設の活用)
4. 駐車場	1	
5. 管理施設	1	消火救難施設を含む
6. 平行誘導路	22	管理用通路、広域防災拠点を含む
7. 道路用地等	2	一般車用道路、排水施設、調整池等
合計	約60ha	

当該面積は計画レベルのものであり、広域防災拠点の今後の機能展開や国との調整等により、最終的な面積は変動するものと考えられます。

■ 施設配置計画

現国内線ターミナルビルを通勤航空の旅客ビルとして活用することとし、それ以外の施設についても、既存施設の有効利用、増大する需要への柔軟な対応、コストパフォーマンスなどを総合的に考慮して施設配置を計画しました。



需要予測

2005年、2010年、2015年時点の需要予測は下表のとおりですが、大型機からコピューター航空機への使用機材の変更、便数の多頻度化、ジェット化による飛行時間の短縮などによりコピューター航空の将来需要は有望と考えられます。

また、ビジネス機についても、フラクショナル・オーナーシップ(1機の機材を複数社で共有する形態)の増加、高性能の機材の登場などにより、今後、大幅にその利用が増大する見込みです。

年次	コピューター航空				ビジネス機 飛来機数 (機/年)	小型常駐機		
	旅客数 (千人/年)	機材別便数 (便/日)				常駐機数 (機)		
		36席クラス	55席クラス	計		固定翼	回転翼	計
2005	378.9	8	20	28	120	48	69	117
2010	363.0	8	20	28	160	50	80	130
2015	426.5	6	24	30	200	51	86	137

平成14年度(2002年度)における名古屋空港のコピューター航空輸送実績(約40万人)からすると、上記の予測は極めて堅調な数値であると思われます。

航空保安の考え方

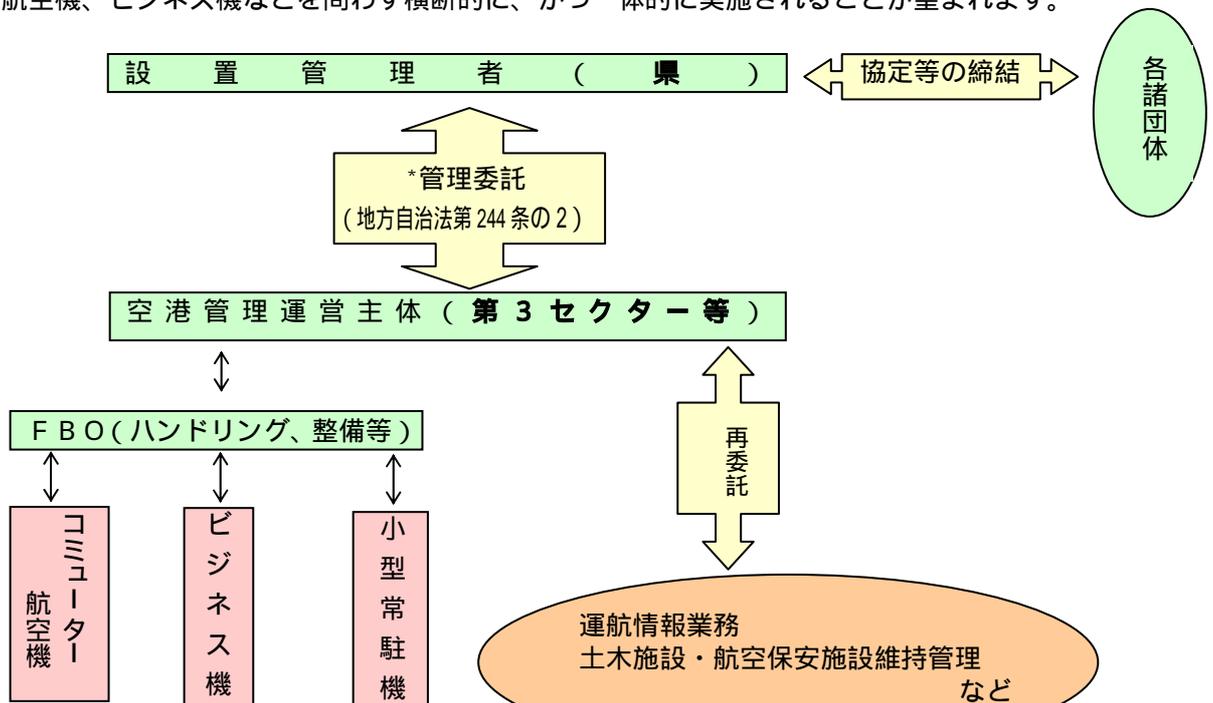
安定運航の確保、就航率の向上を図るために、空港周辺空域では計器飛行方式及び飛行場管制が不可欠です。

航空管制は、航空法により国土交通省またはその委任を受けた防衛庁が行う場合に限定されています。飛行場管制は、国土交通省が中部国際空港において行う広域の進入管制を受けて行うものであり、空港を中心とした狭い範囲での離着陸に限られているため、防衛庁が行う場合においても基地拡大につながることは考えられませんが、地元市町に基地拡大の不安があるので、あくまで民間空港としての性格を確保しながら、防衛庁が実施する方向で調整を進めていきます。

管理運営の考え方

空港基本施設の所有、改修工事は設置管理者が行うものの、管理運営のサービス提供については、設置管理者との責任分担を明確にした上で積極的に民間活力を導入し、旅客や空港内事業者の利便性向上を図っていきます。

また、給油、ハンドリング、整備などの航空サービスの提供が、FBO(Fixed Base Operator)事業者により、コピューター航空機、ビジネス機などを問わず横断的に、かつ一体的に実施されることが望まれます。



* 地方自治法の改正により、管理委託の仕組みは指定管理者による管理代行制となりました。

新展開の推進に向けて

新展開の推進に向けては、GA 空港基本計画検討委員会から出された以下の提言の実現に努めていきます。

< 地域を挙げた取組み >

名古屋空港は、これまで長年にわたって地元の多大な理解と協力のもとに整備・拡充されてきており、新空港開港後も名古屋大都市圏の貴重な社会基盤として活用していくことが極めて重要である。このため、性格の異なる中部国際空港と機能の連携・補完をしながら、航空輸送サービスの最適化を図り、両者が相まって名古屋大都市圏の発展に寄与するよう広く地域を挙げて名古屋空港を支えていく必要がある。

< 防衛庁との協力体制の構築 >

名古屋空港の経緯などからも明らかのように、地元には名古屋空港新展開後の防衛庁の基地拡大に対する懸念がある。この点に十分留意しつつ、新展開後の名古屋空港の運営業務に対し防衛庁の費用負担など十分な協力を得ていくことが重要である。

また、消火救難業務、除雪業務などの維持管理の面や広域防災などに対する防衛庁の協力体制を県との協定の締結といったような形をとりながら構築し、地元にとっても空港の利用者にとってもより良い空港の整備を目指していく必要がある。

< 国土交通省の協力と支援 >

新展開後の名古屋空港を通勤航空、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タイプの都市型空港として活用していくことにより全国の新たな航空ネットワークを構築し、さらには小型航空機の拠点空港としてのモデルとなるよう、わが国の航空行政を担う国土交通省の協力と支援が望まれる。

< 地域振興への積極的な寄与 >

通勤航空を除く定期航空路線が新空港へ移転することから生ずる名古屋空港周辺地域の経済や雇用に及ぼす影響をできるだけ緩和していく必要がある。

現空港用地内においては、新展開する名古屋空港の整備に加えて、航空関連産業の拡充、集客型施設の誘致などを推進できるよう、土地の所有者である国の協力なども求めながら、土地利用計画の策定を進めることにより、民間活力の導入に繋げていく必要がある。

< 社会経済情勢の変化に対する柔軟な対応 >

将来的に航空政策、機材性能等の向上、航空会社の機材の更新、空港の経営状況など航空業界を取巻く多岐にわたる社会・経済情勢の変化が考えられるが、旅客の利便性、航空業界の市場原理、航空会社の投資・経営効率化などを踏まえて適宜対応していく必要がある。

この提言をとりまとめていただいた「GA 空港基本計画検討委員会」の委員は次のとおりです。
(敬称略・順不同)

顧問	岡田 清	成城大学名誉教授
	加藤 晃	岐阜大学名誉教授
	山本雄二郎	高千穂大学客員教授
委員	竹内 伝史 (座長)	岐阜大学地域科学部教授
	太田 和博	専修大学商学部教授
	秀島 栄三	名古屋工業大学工学部助教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	金澤 正明	名古屋商工会議所 常務理事・事務局長
	岡本 光世	(社)中部経済連合会 常務理事・事務局長
	高橋 貞二	名古屋空港ビルディング(株) 取締役副社長
	宮内 威	全国地域航空システム推進協議会 事務局長
	岩田 敏夫	日本ビジネス航空協会 常務理事・事務局長
	伊藤 敏雄	愛知県 企画振興部長
	橋場 克司	岐阜県 地域県民部地域計画局長
	井ノ口輔胖	三重県 域振興部長
	加藤 正嗣	名古屋市 総務局理事
	西尾 静夫	春日井市 助役
	長谷川 守	小牧市 助役
	鈴木 幸育	豊山町 助役

(平成 15 年 3 月 18 日現在)

問合せ先：愛知県企画振興部航空対策課 TEL:052-961-2111 (代表)

<http://www.pref.aichi.jp/kouku/nagoya/plan/index.html>

