

当財団は、2011年4月より、財団法人中部空港調査会（2011年3月解散）から航空・空港に関する調査研究事業を引き継いで、中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究・普及啓発に取り組んでおります。

近年、世界の航空自由化・オープンスカイの進展とともに、規制緩和による自由化やLCCと呼ばれる格安航空会社の台頭など、日本の航空を取り巻く環境は劇的に変化しており、地域における空港のあり方も大きく変革してきています。

中部圏に立地する8空港（中部国際空港、静岡空港、松本空港、富山空港、能登空港、小松飛行場、名古屋飛行場、福井空港）について、その歩みや現状を関係者のインタビューを交えて紹介します。

初回となる今回は、中部国際空港（前編）です。

（公財）中部圏社会経済研究所  
総務企画部主任 折戸 厚子

### 第1回 中部国際空港（前編）－中部の空の玄関口としてのセントレア－



写真提供 左：中部国際空港株式会社 右上：日本航空株式会社 右下：ANA中部空港株式会社

中部の空の玄関口であり、セントレアの愛称で親しまれる中部国際空港は、2012年2月17日に開港7周年を迎え、来港者はまもなく1億人を突破する見込みである。

華やかに愛知万博の来訪者を迎えた開港から7年、世界的な燃料費高騰や「リーマンショック」から始まった大規模な景気後退などの逆風のなか、地域発展の重要なインフラとして新しい空港の形を模索しつづける中部国際空港について、執行役員 上用敏弘氏へのインタビューとともに、前編「中部の空の玄関口としてのセントレア」、後編「中部の観光地、観光発信地としてのセントレア」の2回にわたって紹介する。

## 1. 概要と特徴

中部国際空港は愛知県名古屋市近郊、常滑市沖合の人工島に位置する。24時間利用可能で、国際線・国内線の機能を併せ持った国際拠点空港である。

愛称のセントレアは英語の中部（central）と空港（airport）をあわせた造語で、開港前の愛称募集キャンペーンで、応募総数9,200通の中から選ばれた。セントレアは、空港島の地名、英語の正式名（Chubu Centrair International Airport）、航空交通管制における呼出名称にも使用されている。なお、英語の正式名および呼出名称に愛称が採用されたのは、日本国内では初めてのことである。

### 国際線・国内線が一体となった

#### 旅客ターミナルビル

中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港に続く日本で3番目の国際空港であり、その中で、最も豊富な国内線ネットワークを有している。

これは、首都圏には羽田空港、関西圏には伊丹空港という国内線を担う基幹空港が別にあるのに対して、中部国際空港は国際線、国内線の両方が乗り入れているためである。さらに、その特徴を活かすべく、国際線と国内線は同じターミナルビル内に配置されている。

例えば、地方都市から海外へ行くために、羽田や伊丹を経由して成田・関空から出国する場合、国内線から国際線へはバスや電車などで移動する必要があるのに対して、国内線と国際線が両方乗り入れる中部国際空港なら同じ建物内を移動するだけで乗り継ぐことができ、圧倒的な利便性を備えている。

### 誰でも使いやすい空港の実現

中部国際空港は、シンプルでわかりやすく、「誰もが使いやすい空港」をコンセプトとして、日本で最初に本格的にユニバーサルデザイン<sup>\*1</sup>を導入した空港であり、その後の公共施設における

ユニバーサルデザイン導入のモデルケースとしても、高い評価を受けている。

T字型の旅客ターミナルビルは、到着ロビー2階、出発ロビー3階と機能的にまとめられており、チェックインカウンターから搭乗ゲートまでの歩行距離が300m以内と、旅行者の移動距離の短さも特徴となっている。

鉄道・車・船などの空港への交通手段の発着所は空港ターミナルビルに隣接する「アクセスプラザ」と名付けられた1フロアに集められている。アクセスプラザと空港ターミナルビルは、ゆるやかなスロープと動く歩道で段差なく移動できるようになっている。

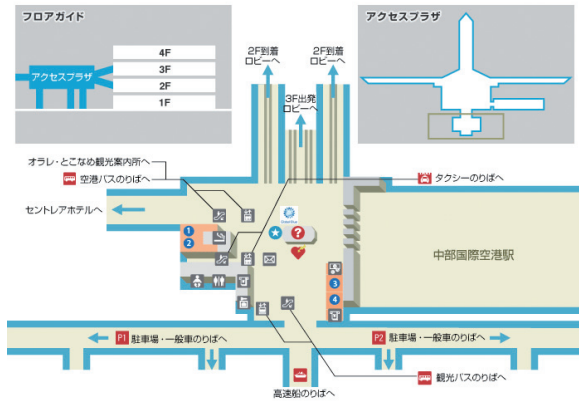
特に、空港アクセスで最も利用者の多い鉄道については、空港駅がアクセスプラザと直結しており、電車で到着し飛行機に乗る旅行者は、階段やエレベーターをいっさい使う必要がなく、駅ホームにおかれたカートに荷物を載せたまま搭乗口まで到着することができるという、日本で初めて、世界的にも群を抜く、使いやすさとなっている。

ターミナルビルのエレベーターは、入った向きのまま出られる造りで、車いすや重い荷物を持った旅行者に優しい設計となっている。また、トイレはすべて手すりがついており、面積が広く、ドアは折れ戸で大きく開くため、小型の車いす、大きな荷物やベビーカーも楽に一緒に入ることができる。こうしたトイレの設計は、その後につくられた空港にも大きな影響を与えている。

このように誰もが使いやすい空港の実現には、計画段階から、障がい者が直接参加する「ユニバーサルデザイン研究会」が設置されていたことが大きく寄与している。計画の最初から検証の段階まで、障がい者自らが参加することで、ハードとソフトの両面からさまざまな意見が取り入れられていった。

開港後も、利用者の意見を採り入れ、より使いやすい空港へと成長し、後述する顧客満足度（CS）の世界的評価へとつながっている。

※1 年齢や障がいの有無などにかかわらず、すべての人に使いやすいようにデザインすること。

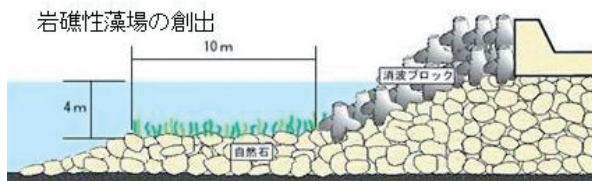


出典：中部国際空港セントレアホームページ

### 環境への徹底した配慮

環境への配慮も、構想段階からの中部国際空港を貫く基本方針の一つである。一般的な海上空港は長方形の形をしているが、中部国際空港は、D型と曲線を取り入れて対岸部からできる限り距離を離すことで、伊勢湾を南下する海水の流れを妨げないようにしている。

空港島の護岸は、自然石などを用いて傾斜をつけており、さまざまな生物が集まりやすいようにしている。さらに、西側と南側護岸の一部には、水深4m、幅10mの平坦部を設け、海藻を移植して藻場を造成した。現在は、1年を通じて多年生の海藻の藻場が、秋から春にかけては天然のワカメ藻場が確認されている。



出典：中部国際空港セントレアホームページ

また、中部国際空港はエネルギーセンターを設置して、空港が使用する電気の半分を天然ガスによって発電し、発電の際に発生する排熱を空港敷地内の冷暖房や給湯に利用して、大幅な省エネを実現している。さらに、旅客ターミナルビルの屋上に太陽光発電パネルを1,440枚設置し、その電気は駐機中の航空機が使用する電力の一部として使用されている。

こうした環境への配慮に対する体制作りとして、空港建設着工から間もない2000年12月に、日本の空港設置管理者で初めてISO14001の認証を取得し、用地造成や施設建設などの環境マネジメントシステムを構築して、進捗状況を管理してきた。

開港後も、セントレアグループ全体でISO14001の認証を取得し、空港管理運営に適応した環境マネジメントシステムを構築して、継続的な環境配慮に取り組んでいる。

### 空港として初めて総合保税地域に指定、大型貨物のSEA&AIRに対応

貨物地区は、空港島の北側に位置しており、敷地面積は約26haである。開港後も施設を強化したことで、現在は国際貨物60万t、国内貨物6万tの取り扱いが可能となっている。

中部国際空港は、日本の空港では初めて総合保税地域に指定されており、外国から到着した貨物の荷揚げ、荷さばき、保管、流通加工などを保税状態のまま処理できる。税関手続きが簡素化され、納期が短縮できることで、コストが削減できる。また、貨物が施設を出るまでの間は、関税、国内消費税の支払が留保されることで、多様な物流サービスが可能となる。

さらに、空港島内の港を利用した超大型貨物の輸送が可能であり、日本の空港で唯一、大型貨物を航空機と船舶で積み替えができる設備を持っている。そのため、重量、サイズの制約から一般道路を陸送できない規格外の貨物についても、空港島内の港まで船舶で輸送することで、航空機による輸送が可能である。

## 2. 開港にいたる経緯

中部国際空港の建設に向けた取り組みは、構想から調査、計画に至るまで、地域が主導して行われた。最初の構想から40年近く、具体的な検討が始まってから約20年の歳月を費やし、地域の自治体、経済団体、学識経験者の連携など、地域の熱意によって開港した空港といっても過言ではない。

## 中部国際空港の構想の誕生

中部国際空港の開港以前は、第二種空港（主要な国内路線に必要な飛行場）であった名古屋空港が、中部の空の玄関口の役割を担っていたものの、名古屋空港は、自衛隊との共用空港で、市街地に位置することから空港の拡張は困難であり、騒音問題への配慮から利用時間も大きく制限されており、1960年代後半から新空港の必要性が提言されていた。

1985年12月に、成田、関空に続く、我が国3番目の国際空港を建設するためには、「科学的・専門的に調査・研究を行う権威ある公益法人」設立が必要であるとして、愛知・岐阜・三重の3県と名古屋市および地元経済界が、財団法人中部空港調査会を設立した。同調査会は、新空港の建設に向けた本格的な調査活動や具体的な検討を開始して、事業の推進に大きく寄与した。

1989年に、同調査会の調査成果をうけて、新空港の建設候補地を伊勢湾東部海上（常滑沖）とすることで地元が合意した。1990年5月には、中部空港調査会が「中部新国際空港基本構想」を公表した。地元によって候補地が選定されたこと、具体的な調査・検討が進められていることが評価されて、1991年、中部国際空港は「第6次空港整備五箇年」において、正式に調査実施空港として位置づけられ、初めて国政レベルで認知された。

空港建設が現実味を持つには、さらなる時間と地域の取り組みが必要であったが、1997年に愛知万博の開催が決定されると、空港のプロジェクトも加速をし、同年12月には、政府予算案において「中部国際空港」の新規事業化が認められた。

## 中部国際空港株式会社の設立

中部国際空港の建設に際して、国は「民間資金を活用した施設整備事業（PFI）」のモデル事業と位置づけた。

PFIとは、Private Finance Initiativeの略で、社会資本整備事業や公共施工などの設計、建設、維持管理および運営などに民間の資金と経営ノウハウを活用し、効率的で効果的な公共サービスを

提供するという考え方である。

1998年5月、日本初の民間主導型の空港会社として中部国際空港株式会社が設立された。地元経済界を中心とした民間の出資割合が50%となっている。（国が40%、地方自治体が10%）民間の経営能力などを活用するために、社長も地元経済界から人選し、初代社長には、トヨタ自動車株式会社出身の平野幸久氏が就任した。

## 徹底した工期短縮とコスト削減

漁業補償交渉の遅れなどにより、当初計画より半年遅れの2000年8月に護岸工事に着手したが、開港時期は、2005年3月の愛知万博の開幕に間に合わせなければいけないという大命題を抱えていた。

また、建設費がかさんで、借入金が大きくなるとう開港後の空港経営を圧迫するが、着陸料を引き上げても空港間競争で生き残ることができないとの危機感のため、建設コストの削減も重要な課題であった。

結果として、中部国際空港は愛知万博開幕の1ヶ月以上前に開港し、当初7,680億円と見積もられた総事業費を2割以上抑えた5,950億円で完成した。中部国際空港は、工期短縮とコスト削減を同時に成し遂げた空港として知られることになった。

## 空港の建設・運営に民間手法を活用

常滑沖という堅牢な地盤への立地を選び、天候に恵まれたことなどもあるものの、民間のノウハウを活かして徹底した原価低減に取り組み、あらゆる創意工夫を凝らして空港整備を進めたことが、こうした快挙を生んだ。

数十社の参加企業に効率よく仕事を割り振るために「工程調整室」を設置し、各施設・工区ごとに調達目標額を細かく設定した。工事発注の際は、見積金額のために、受注希望企業との協議を徹底した。

ターミナルビルのデザイン変更は、象徴的なエピソードとして知られている。空港の中心である

T字型のターミナルビルは、当初は、真上から眺めた時に折鶴に見えるように、中心部にふくらみをもたせて、先端部が細くなる複雑なデザインだった。しかし、当時の平野社長の「誰が上から鶴を見られるのか」という「鶴の一声」をきっかけに、直線構造に見直された。施設構造は単純化し、施工期間の短縮とコストの削減、さらに、将来の需要増加に対する拡張も容易になった。

### 空港建設における様々な工夫

ここでは、空港建設における工夫のいくつかを紹介する。

#### ① 埋め立ての工夫

埋め立て地区を施設用途別に分割し、建築に時間がかかる旅客ターミナルビルや滑走路などの地区から早期に埋め立てを完了させ、埋め立ての全面完了を待たずに施設建設を開始させた。

#### ② 基礎工事の地盤の高さの見直し

それまでの海上埋立造成事業では、埋め立てによって島を造成した後に、建物の地下や基礎部分を掘り返したり、盛り土をしたりといった手順が一般的であった。中部国際空港では、当初の設計段階から施行高を詳細に設定し、高くする部分は高く、低くする部分は低く造成したため、土量が大幅に削減でき、工事や運搬のコストもひき下げられた。

#### ③ 名古屋港の浚渫土の利用

限られた期間で大量の埋め立て土砂を確保することが難しかったため、名古屋港の航路、泊地の整備に伴って発生した浚渫土砂も用いた。浚渫土は大量に水分を含んでドロドロのため、それにコンクリートを加えて固めながら埋め立てる最新工法が採用された。浚渫土というリサイクル品を使うことで費用も節約でき、環境にも優しくなった。

#### ④ 舗装の工夫

エプロン部分のコンクリート舗装には、国内の空港では初めて、型枠を用いずに、専用の大型機械で舗装工程を一気に終わらせる「スリップフォーム工法」が導入された。

また、滑走路の建設でも日本で初めての工法が

採用された。滑走路の幅は60mで、通常は1台の機械で7.5mずつ舗装するところを、滑走路の中央に機械を4台並べて30mを一気に舗装し、中央部分の後に両側の15mを2台ずつ並べて舗装する工法を採用した。これには、工期の短縮だけでなく、アスファルトが温かい段階で工事が進み舗装の継ぎ目がなくなる長所もあった。

このような、徹底的なコスト削減による建設費の圧縮は、開港後の空港経営に大きく寄与している。着陸料を成田、関空に比べて大幅に安く設定できただけでなく、開港初年度から、異例ともいえる単年度黒字を達成した。(空港会社は、開業費用の償却のため、通常は、開港から数年間、赤字決算が続く。中部国際空港の目標も、開港5年前後での単年度黒字であった。)

## 3. 現況と課題

開港当初は、旅客数、国際貨物取扱量、就航路線が順調に拡大したが、2008年の「リーマンショック」から始まった世界的な景気後退、2009年の新型インフルエンザによる航空需要の後退、2010年の日本航空の経営破綻による路線の大幅な縮小などの社会情勢の影響を受けて、旅客、貨物とも縮小傾向となった。開港初年度から3年間は黒字であったが、減便による航空収入の減少が打撃となり、2008年度からは2年連続で赤字を計上した。

厳しい情勢ながら、2010年に黒字を回復した。2011年度も東日本大震災という未曾有の逆風の中で黒字を達成して、底力をみせている。昨今は、地域と一体となった需要促進の取り組みなどもあり、国際線の就航便数、国際航空旅客が前年度比で増加するという明るい兆しが見られるようになった。

### 日本で唯一のエクセレントエアポート

中部国際空港は、開港時より「顧客満足度世界一を目指す」を経営目標に掲げている。そのため、世界的な空港評価制度であるACI（国際空港評

A S Q空港顧客満足度調査結果

年次	旅客規模別評価	総合評価
2006	1位	6位
2007	1位	5位
2008	1位	4位
2009	4位	9位
2010	2位	11位
2011	1位	5位

議会) 監修の顧客サービスに関する国際空港評価 A S Q (Airport Service Quality) 調査に参加して、利用者による評価を確認している。A S Q に初参加した2006年より、年間旅客数500万人～1,500万人のカテゴリーにおいて、3年間連続で世界1位を獲得した。その後、2年間は順位を下げたが、最新の2011年は、再び1位に返り咲いた。

さらに、2011年には、A C I が選ぶ『エクセレントエアポート (Director General's Roll of Excellence)』を日本の空港で初めて受賞した。A S Q のプログラムに参加する世界227空港のうち、「顧客サービスの特に優れた」世界14空港に与えられたものである。A S Q で5年連続して上位5位以内に入賞した実績が認定基準となった。

とはいえ空港規模にかかわらない総合評価での「C S 世界No. 1 空港」が中部国際空港の目標であり、その実現に向けた努力が続けられている。

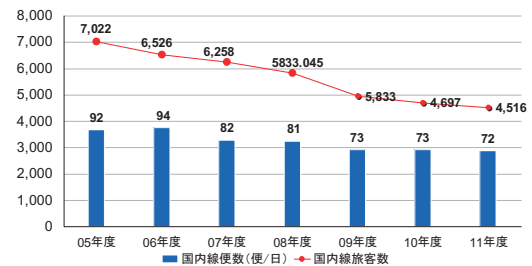
国内線の減少、国際線の健闘

新幹線のぞみ号の増発、東北新幹線や九州新幹線の開業の影響で、国内線の利用者が名古屋空港時代より減少していることや、名古屋空港に国内線の定期便が存続していることなどで、国内線の便数は、名古屋空港時代と比べて、減少が続いている。

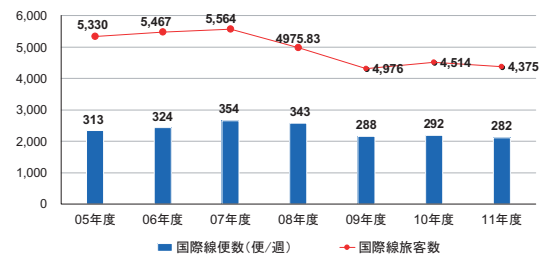
国際線は、航空会社の経営不振による運航規模の縮小などによる減便、撤退で2009年に過去最低となった。その後、中国を中心とした旺盛な訪日観光需要などで、アジアを中心に持ち直しつつある。

名古屋空港時代からの課題である欧米便の充実

○国内線 航空旅客数と便数の推移 (単位: 千人、便/日)



○国際線 航空旅客数と便数の推移 (単位: 千人、便/週)



提供: 中部国際空港株式会社

国内線ネットワーク



国際線ネットワーク



出典: 中部国際空港セントレアホームページ

は、現在のところ、ヘルシンキ、フランクフルト、デトロイトへの就航で、ネットワークを維持している。ただし、いずれもハブ空港への就航で、利用者の多くは、そこから各地へ乗り継ぐ。多くの

直行便が就航している成田空港、韓国・仁川空港などへ旅客を流出させないためには、欧米主要都市への直行便の就航が重要である。

また、エミレーツ航空によりドバイ便が就航し、その撤退後は、エティハド航空のアブダビ便が開設され、中東方面への路線ネットワークを確保している。

### 貨物の需要喚起のための新たな取り組み

中部国際空港の開港前より、中部圏の航空貨物は、8割程度が成田および関空に流れていた。中部国際空港による、是正が期待されていたが開港直後こそ国際貨物便の取扱量が大幅に増加したものの、3年目から貨物便の減便や撤退が相次ぎ、その後も低迷が続いている。

中部国際空港は、国際貨物の空港利用に向けて、「フライ・セントレア・カーゴ」キャンペーンと「セントレアコネクション」に力を入れている。

#### ① フライ・セントレア・カーゴ

地元企業が率先して、セントレア発着便を優先利用して国際航空貨物ネットワークの充実を図る活動である。賛同企業をパートナー企業として、中部国際空港を優先して利用してもらい、貨物取扱量の前年比較増加量1kgあたり5円の協力金(限度額200万円)を支払うという優遇制度や、セントレア発着便の利用促進による航空貨物の需要創造、新たなビジネスモデルの構築などに対する支援制度を用意している。

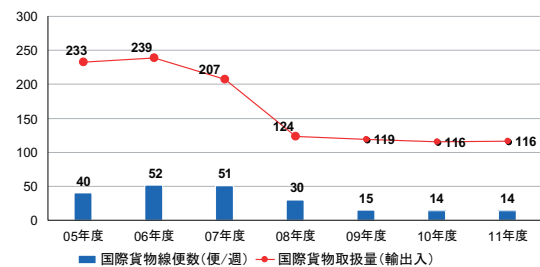
また、長野県中・南部地域、北陸地域において、荷主企業、物流事業者が、混載で中部国際空港向けの貨物を運送する事業を実施している。これは、他空港からの切り替えを誘発し、中部国際空港に貨物を集める施策として効果をあげ、参加企業は、トラック台数の削減による環境負荷の低減、輸送コストの削減などが期待できる。

#### ② セントレアコネクション

中部国際空港の貨物便ネットワークを補完するために、世界有数の貨物取扱量を誇る韓国・仁川空港、中国・香港空港を経由地として、世界各地へ貨物を運ぶ経路便のネットワークである。仁川

空港、香港空港と連携し、リアルタイムで荷物の動きをチェックできるシステムを構築することで、荷動きを確実に把握して経路便特有の不安を解消するサービスを実施している。こうした取り組みが「中部の貨物は中部からの便に搭載する」流れを作りだして、将来の増便や新規路線の誘致につながることを期待されている。

○国際貨物取扱量と便数の推移(単位:千トン、便/週)



提供: 中部国際空港株式会社

### SEA & AIRの本格的実施

また、2007年から、航空・海上の一貫輸送「SEA & AIR」が本格的に実施されていることは、大きなトピックである。

米ボーイング社は、最新鋭機ボーイング787の製造において、航空機部品の輸送を従来主流であった船便から航空便に変えることで、生産期間の短縮や工程の簡素化を目指している。機体の約35%は、日本で作られており、愛知県内の工場から、船で中部国際空港まで輸送された後、大型貨物専用機のドリームリフターで米国にある同社の最終組み立て工場へ空輸されている。

ボーイング787の製造が軌道にのると、中部国際空港にドリームリフターが年間240回、1.5日に1便飛来する。セントレアが物流のスピードアップに貢献できる好事例である。

また、こうした需要に応えるために大型貨物の輸送路や貨物倉庫などの基盤を強化したことで、中部国際空港は、大型貨物に対応できる空港として評価されるようになった。

東日本大震災後、エネルギー不足を補うため、電力会社各社が発電機を緊急輸入した。中部国際空港は、他空港より岸壁の強度が高く、超重量の

貨物も受け入れられるため、発電機を中心に25便の大型貨物輸送機を迎え入れ、同空港で船に積み替えるられ日本各地に届けられた。

「SEA & AIR」の、大型の貨物が受け入れ可能で時間が短縮できる強みをアピールすることで、中部国際空港は、新規顧客の獲得を進めているとしている。

## 2 本目の滑走路へ

調査・計画段階から、中部国際空港を完全24時間化して、国際空港としてフル活用するには、複数の滑走路が必要であることは指摘されていた。まずは空港建設を優先して、2本目以降はその後の検討にゆだねられた経緯がある。

日本では、用地確保の難しさなどにより、成田、関空に続いて中部国際空港も1本の滑走路でスタートしたが、世界的には、国際空港は、複数の滑走路でオープンすることが一般的である。滑走路上で事故があった場合、空港を閉鎖せざるを得なくなるというリスクがあることに加え、メンテナンスのためには滑走路を深夜に閉鎖することも必要となり、その間、離発着ができない。24時間運用の空港には基本的に複数滑走路が必要であり、そうでなければ、国際空港としての機能、信頼性が不確実なものとなる。

滑走路を建設するためには、環境アセスなどから始めなければならず、10年規模の年月が必要になる。滑走路は定期的に大規模改修が必要であり、1本のままでは遠からず空港運用への大きな制約も発生する。すでに中部国際空港は、朝のピーク時間はいっぱいになっており、人気の時間帯に航空機を受け入れることができなくなっている。2本目の滑走路の整備は、待ったなしの状況になっており、中部国際空港株式会社、地元自治体、経済界が一体となって、2本目の滑走路建設の実現に向けて取り組んでいる。

なお、国の位置づけとしては、2008年7月に国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、その中で中部国際空港は、「完全24時間化を促進し、フル活用ができるよう空港機能の拡充を図る」と間

接的な表現ながら、将来における2本目の滑走路が示唆されている。

## 参考文献

- 中部国際空港株式会社「セントレア未来へ 中部国際空港開港記念誌」2006年  
 日本計画行政学会中部支部「計画行政 No.21（2008）」  
 溝口泰正「中部国際空港物語 建設の歩み」2008年  
 国土交通省「国土交通」2005年3月号  
 財団法人中部空港調査会「中部国際空港を名実ともに国際拠点空港とする必要性に関する調査～国全体からの視点～」2010年9月  
 日本経済新聞2012年4月14日  
 中部国際空港セントレアホームページ  
 中部国際空港株式会社ホームページ  
 一般社団法人中部経済連合会ホームページ  
 社団法人日本建設業連合会ホームページ「BUILD UP!」  
 中部国際空港利用促進協議会ホームページ「フライ・セントレア・カーゴ」

## 4. インタビュー



中部国際空港株式会社 執行役員 上用敏弘氏  
プロフィール

- 1974年3月 北海道大学工学部土木工学科卒  
 1974年4月 運輸省入省  
 1998年5月 中部国際空港株式会社 建設部次長  
 2004年7月 中部国際空港株式会社 建設事務所 所長  
 2005年4月 中部国際空港株式会社 運用本部 空港施設部長  
 2007年6月 中部国際空港株式会社 執行役員  
 （お客様サービスセンター・地域連携・第二滑走路担当）



—2011年のA C I 空港顧客満足度調査で、2年ぶりに1位になりましたね。

**上用** 新しい空港や新しいターミナルができると、相対的に評価が下がる傾向があるようです。やはり、新しいというのは印象に残る。そこで、調査結果を見て、個別の項目で評価が低かったところを重点的に改善することに力をいれてきました。

34の調査項目があって、旅客が記入したものを集計しているのですが、評価が低かったのは、駐車場の利用のしやすさや料金、それからインターネットのアクセス、ショッピング施設の商品と料金のバランスといったところ。それぞれ、やれるところは改善しました。逆に、空港の雰囲気、化粧室の清潔さの評価が高かったです。

—高評価はどのようにもたらされているのでしょうか？

**上用** 世界で186の空港が参加するなかで、それなりの評価をいただけたのは、空港会社だけの取り組みによるものではありません。お客様が空港で会うのは、空港会社の職員だけではありません。航空会社、清掃会社、各テナントといろいろな事業者が入っているので、その皆で取り組まないといけません。

そこで「セントレアC S 空港連絡会」をつくって、空港島内で働いている全33の団体・事業者で情報を共有して、「お客様満足度」を向上させる取り組みを実践しています。優秀なサービスを提供したスタッフを表彰するなど、働いている事業者がみんなで一丸になって取り組んでいることが、こういう成果につながっています。

しかし、総合評価では韓国の仁川（インチョン）空港が不動の1位です。なんとか仁川に追い付きたいと、仁川を目標にしています。

—旅客の動きについてお聞かせください。

**上用** 2011年度は890万人の方に利用していただきました。一時、1,000万人を超えていたことを考えるとどーんと大きな目標を持ちたいのですが、2012年度は940万人と5%くらいの伸びを目指し

ています。

来年のわれわれの予想は、国際線の利用者が国内線の利用者を初めて超えるとみています。それで、国際線利用者は480万人、国内線利用者は460万人を目標としています。それは、国内線の路線が減っているのと飛行機が小さくなっていることによります。運ぶ容量が減っているの運ぶ実数も減っています。例えば、那覇便は以前はジャンボが飛んでいましたが、今では小さくなっています。

国際便を増やしたいと考えており、実際、夏からのダイヤはかなり増便になっています。去年は震災があったため、かなり特異な年で、ひどい時には前年の6-7割でした。昨年後半からはかなり回復していますので、増やせると思います。

需要目標

	2012年度目標	2011年度見込
国際線	480万人以上	437万人
国内線	460万人以上	450万人
旅客数計	940万人以上	887万人
国際線貨物取扱量	13万 t	11.6万 t

出典：中部国際空港株式会社

「2012年度 セントレアグループの主な取り組み」

—L C C（格安航空会社）に対してはどのように対応されるのでしょうか？

**上用** 今まで飛行機を使っていなかった方たちも安い料金なら行こうかなというふうに、L C Cが航空需要を掘り起こしていけるとわれわれは期待しています。

ただ、関空のように、L C Cのためのターミナルビルを作ることは考えていません。L C Cの就航は、専用ターミナルがあるのが条件というわけではなく、いかに費用をかけず、飛行機を早く回転して運用するかという希望に応えられるかです。

L C Cに限りませんが、航空会社は、航空機の利用効率を高めるため、できるだけ空港に駐機している時間を少なくしたいと考えています。例えば、航空機が空港に到着すると、旅客の乗降など

のためスポットに向かいます。再び出発するため滑走路に向かうにはバックか旋回する必要があります。しかし、飛行機は自力ではバックできないため、車で押してやらなくてはなりません。それにはお金も時間もかかります。自力で旋回して方向転換できればいいのですが、そのためには十分なスペースが必要ですし、空港としてはそんなに間隔を開けて使われてしまうと効率が悪くなります。

しかし、大きな飛行機は無理にしても、小型の飛行機が自分の力で出ているスペースを確保するように検証しながら、運用の仕方を変えていくことをしています。このように、既存のターミナルビルの運用の仕方を工夫していくことで、LCCなどの航空会社の期待に応えられると考えています。

#### －貨物の取り組みについてお聞かせください。

**上用** 貨物は今のところ低迷しています。「Air Cargo Excellence Survey」で世界1位に選ばれたことがあるなど、空港貨物の施設としての使いやすさの評価は高いのですが、評価が高い割には使ってもらえません。

航空会社にとっては、少ない荷物で飛行機を飛ばすより、成田や関空にできるだけ多くの荷物を集めて飛ばす方が効率がよくて、中部からのトラック代くらい出てしまいます。それがなかなか打破できません。開港直後には、年間25万tを扱った時期もありますが、今はその半分くらいです。ただ、この地域には潜在的な航空貨物の需要があります。中部国際空港に荷物が集まる好循環が生じるよう、引き続き取り組んでいこうと思います。

#### －全日空は那覇空港に貨物を集めていますね。

**上用** 全日空は那覇を拠点にしたいと整備していますから、うちも那覇に向けた貨物をどう運ぶか、全日空と相談しているところです。最終的にはここから海外の主要なところへ飛ばしてもらうのが目標ですが、一気にいけないのであれば、どこかを経由してでも、できるだけ航空貨物を扱いたい。

旅客も同じですが、基本的には行きたい目的地に直行便が飛んでいるのがベストです。直行便がなければ、経路便を強化して、利用者の利便性を図っていきます。航空会社に乗り継ぎをよくしていただけるようお願いするなどの働きかけをしています。

#### －最近の取組状況についてお聞かせください。

**上用** 海上空港の利点を生かすため、海上輸送と航空輸送を組み合わせる「SEA&AIR輸送」の機能をアピールしています。

この地域では、ボーイング社の最新鋭機ボーイング787の主翼や胴体など、部品の約1/3を作っています。海の近くに工場がありますから、船で中部国際空港へ海上輸送し、専用貨物機で米国の工場に空輸して最終組み立てが行われます。

昨年、大震災の直後に電力不足のため、各電力会社が発電機を緊急輸入しました。通常時なら海上輸送するのですが、緊急であったため大型貨物用の専用機で空輸されました。そのほとんどが中部国際空港に入ってきて、それぞれの電力会社に船で運ばれていきました。

#### －中部国際空港に入ってきたのはなぜでしょう？

**上用** 100tはある大型貨物のため、専用機が必要ですし、陸送はできません。海の近くの空港で大型貨物を引き受けられるのは、関空と中部国際空港くらいなのですが、中部国際空港は、大型貨物専用の岸壁や道路も整備されており、扱いが楽でコストも安くできるということが、評価されました。

今後は、こうした点を積極的にPRして、大型の航空貨物は中部国際空港を使ってもらおうよう積極的に売り込もうとしています。

#### －今後の課題についてお聞かせください。

**上用** 短期的にみると津波対策です。去年の震災以降、津波防災対策のマニュアルの作成などソフト面での対応はしました。以前の避難訓練は、建物から火が出たという想定でしたが、去年から津

波が来たときに、地上で働いている人達にどう伝達して、高い建物に避難するかといった訓練をしています。

ハード面での対応は、国の中央防災会議が東海、東南海、南海の3連動地震について、年度内に津波高、震度想定を発表するとしていますので、その結果をみて考えようとしています。

ただ、津波の高さにもよりますが、護岸をいくら高くしても、全体を守るのは物理的には難しいかもしれません。その場合には特に重要な施設だけでも水が浸からないように高くするなどの対策を行っていかなくてはなりません。

中長期的には、まずネットワークを充実させるというのが本来の目標です。インバウンド客、つまり外国から来る人をいかに多く誘致し、路線として充実させていくかということが大きな課題ですね。

また、滑走路が1本しかないので、2本目の滑走路を整備できるようにするという事。

それから、今後、リニアが名古屋に入ってくると、名古屋駅周辺が一変します。リニアができて、東京と名古屋の移動が40分になったとき、乗り継ぎの良さが、こちらのお客さんを東京に吸い取られるか、あるいは東京のお客さんをこちらに持ってこられるかの境目になります。特に外国から来る観光客には、空港と鉄道のアクセスがどれだけ便利になるかで、中部の観光地と観光エリアとしての魅力が決まってしまう。

われわれの希望としては、リニアで名古屋に来れば、もう空港にも着いたようなものと思えるくらい、空港へのアクセス、特に鉄道を中心にした乗り継ぎの良い再開発をしていただきたいと希望しています。