

新しいフェーズに向けた中部国際空港のあり方

当財団は、2011年度から航空・空港の最新情勢に関する講演会を年1回開催しています。

2025年度は2026年3月25日に、中部国際空港内セントレアホールを会場として、以下の内容にて開催しました（WEB同時配信）。このたび、特別講演の要旨をまとめましたのでご報告します。

なお、基調講演の要旨につきましては、前号（季報Vol.235）に掲載しております。（事務局文責）

【基調講演】

演題：中部・セントレアの可能性－Sustainable Tourismに向けて－

講師：籠橋 寛典 氏（中部国際空港株式会社 代表取締役 社長）

【特別講演】

演題：伊勢湾臨海部のアーティスティック・デザインと中部国際空港の未来

講師：山縣 宣彦 氏（若築建設株式会社 特別顧問）

【後援】

国土交通省、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、北陸経済連合会、
中部国際空港株式会社、中部国際空港利用促進協議会、中部国際空港第二滑走路建設促進期成同盟会

■特別講演「伊勢湾臨海部のアーティスティック・デザインと中部国際空港の未来」

若築建設株式会社 特別顧問

一般財団法人港湾空港総合技術センター 前理事長 山縣 宣彦 氏

ご紹介いただきました山縣でございます。私は運輸省（現 国土交通省）に入り、前半は空港、後半は港湾の仕事に多く携わりました。現在は民間の立場にありますが、港や空港に対して強い思いがありますので、本日はその一部を皆さまにご紹介いたします。

私は現在、特定非営利活動法人リサイクルソリューションというNPOの会長を務めております。このNPOは、1999年に運輸省の先輩である坂井順行氏が設立されたNPO法人です。坂井氏は、中部国際空港株式会社の設立時に技術顧問を務められていました。本日このようにお話しできるのも、何かの縁ではないかと思っています。

坂井氏は、港湾の間に土をリサイクルしようと考え、この法人を設立されました。それから30年近くが経ち、現在は、土のリサイクルも含めてみなとづくりをリシンクしようという問題意識のもと、この法人で仲間と一緒に活動しています。本



日は、仲間と一緒に考えてきたことのいくつかを紹介します。

また、私は現在、若築建設株式会社（以下、「若築建設」）の特別顧問も務めております。ここで、若築建設について少し紹介いたします。

若築建設は136年前に設立された会社で、当時の名称は若松築港でした。若松は地名で、現在の福岡県北九州市若松区にあたります。同社は、石炭積出港の整備や八幡製鉄所を誘致するための港

の築港を目的として設立されました。入港料等を徴収してよいという政府の許可を得て港を整備した会社であり、今でいうPFI事業^(※1)を明治時代に実施した会社です。

中部国際空港（以下、「セントレア」）には、先人の思いが詰まっています。1966年以降、例えば貨物空港をつくろうという構想など、さまざまな経緯や動きがありました。その後、地元で多様な活動や要望が重ねられ、1986年に国の5か年計画に位置づけられました。さらに具体的な調査が始まり、適地選定を経て、最終的に常滑沖に決まりました。先人の方々の強い思いがあって現在があることを、冒頭に申し上げたいと思います。

1. 港湾と空港を一体的に考える意味

本日、港湾の話と空港の話をなぜ一緒にするのかと思われるかもしれません。その理由は3つあると考えています。

第1に、同じ湾内に港湾と空港がある場合、空間がどうしても競合することです。飛行機が安全に飛ぶためには、船がその前を横切ってははいけません。そのため、空域を分ける必要があります。また、空港にも港湾にも多量の自動車交通量が発生しますので、それをどう処理し、どう折り合いをつけるかという側面があります。

第2に、空港や港湾をつくる際には、合併事業という考え方があります。一緒に実施することによるメリットがあるということであり、これは伊勢湾であれば特に有効だと考えています。第3に、空港と港湾の機能をうまく組み合わせることで、フライ&クルーズやシー&エアーなど、新しいビジネスの場にもなり得ることです。この3つの観点から、港湾と空港を同じ湾内で考えるのであれば、一体的に捉えた方がよいのではないかと思います。

セントレアにも、港湾整備事業で発生した土砂が投入されています。まさに合併事業によってつ

くられた空港です。セントレア建設の際には、埋め立てで土を入れる時に、管の中でセメントを混ぜる管中混合固化処理工法が用いられました。この工法では固い地盤をつくることができるため、沈下の問題を抑えることができます。

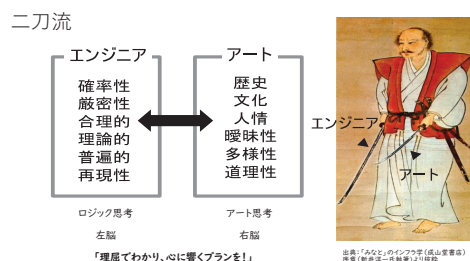
北九州空港でも、関門航路のしゅんせつ土砂が利用されました。ただし、この時はしゅんせつ土砂をそのまま投入したため、造成された土地はドロドロのマヨネーズのような状態になりました。このままでは使えないため、サンドドレーン工法^(※2)などの新たな工法を用いて沈下を促し、土地を造成したうえで滑走路として利用しています。

合併事業として進める場合でも、どのような工法を用いるのかは、検討材料の1つであると考えています。

2. アーティスティック・エンジニアリングという視点

本日お話しするアーティスティック・エンジニアリング、あるいはアーティスティック・デザインは、エンジニア的なロジック思考だけではなく、アートや感性というアート思考で考えていく必要があるのではないかという問題意識から、私どものNPOで提案しているものです（スライド1）。

アーティスティック・エンジニアリングで臨海部の開発ビジョンを考える



スライド1 アーティスティック・エンジニアリングの考え方

例えば、国土や港をつくるといった個々のプロジェクトでも、制度づくりでも同じです。ロジックだけではなく、アートという思考も合わせて考

(※1) 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法のこと。Private Finance Initiativeの略。

(※2) 軟弱地盤中に透水性の高い砂柱を設け、排水を促進して圧密を早める地盤改良工法。

えていこうというものです。

よくこのような場でお話しするのが、「ヨーロッパの中央駅には改札がない」という例です。切符の検札は車内で、しかもたまに行われる程度です。つまり、駅のプラットフォームが自由な空間になります。日本の駅ではそれをすべて閉じてしまいますから、都市の真ん中に閉鎖空間ができてしまう。少しヨーロッパ流に考え方を変えれば、都市づくりも変わってくると考えています。

3. 臨海部を考える 4つの視点

臨海部を考えるうえでは、4つのポイントがあると考えています。

第1は、バックキャスティングの勧めです。現状の課題を認識し、それを解決するための方策を考えるのがフォアキャスティングです。これに対し、バックキャスティングでは、50年後、100年後にこうありたい、こうあるべきだという姿を思い浮かべ、そこから逆算して考えます。このようなアプローチをとらなければ、なかなか大胆な変革はできないのではないかと考えています。

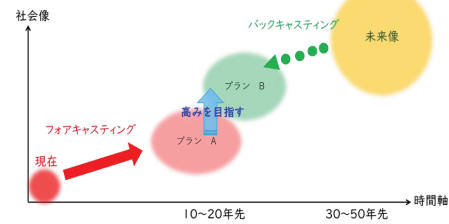
第2は、大胆な発想と斬新なデザインです。大胆な発想を生み出すためには、日本の事例だけでなく、諸外国や文化の異なる人々が何を考え、どのような事例を生み出してきたのかを、しっかり学ぶ必要があります。

第3は、歴史や風土への配慮です。外国の事例を学ぶことは重要ですが、日本には日本の歴史と風土があります。それをどのように尊重しながら進めていくのかは、非常に重要です。

第4は、広域的・ふかんの視点とネットワークの視点です。1つ1つの港だけで考えるのではなく、同じ湾内でふかんの的に考えていく姿勢が必要です。また、港も空港も、相手方となる発着地があって成り立つものですから、ネットワークで考えることも必要です。

スライド2は、バックキャスティングのイメージです。フォアキャスティングだけでなく、バックキャスティングによって、プランAよりもさら

閉塞感を打ち破るバックキャスティングによる構想作りの勧め
＜高みを目指し、プランAからプランBへ＞
フォアキャスティングとバックキャスティング



スライド2 バックキャスティング

に高みを目指すプランBを構想していく。そうしなければ、新しいものは生まれてこないのではないかと考えています。

このような考え方をしたときに、優れた事例がいくつかあります。

4. 世界の事例に見る大胆な発想

スライド3は、シンガポールの事例です。シンガポール島の中央付近にはダウンタウンがあり、その前面にはコンテナターミナルなどがあります。しかし現在、政府はこうしたコンテナターミナルをすべて廃止し、島の西側にあるトゥアスに巨大なコンテナターミナルを整備して、そちらに集約しようとしています。都心のコンテナターミナルがなくなれば、その場所を別の用途に転換できます。非常に大胆な都市改造を構想しているということです。

空港については、チャンギ国際空港があります。チャンギ国際空港では、現在の滑走路2本にさらに1本を加え、大規模なターミナルも整備しています。

人流を担う空港は島の東側に、物流を担う港湾は島の西側に配置し、両者を明確に分けるという考え方です。

同じような発想をしているのがドバイです。人流は、ドバイ国際空港とその前面にあるラシード港、すなわちクルーズ港が担っています。一方、物流は、南側にあるアール・マクトゥーム国際空港と、世界的なコンテナ港湾であるジュベルアリ港が担っています。

参考にすべき世界の臨海部開発の事例

◆ シンガポール



スライド3 シンガポールの開発

また、アーティスティックに考えると、このような発想もあるのかと驚かされる事例があります。例えば、建築家の石上純也氏は、大地を型枠にしています。まず大地を掘り、そこにセメントを入れ、周囲を取り除く。すると空間ができます。それを使ってレストランをつくる。日本の建築家は、このような発想をしているのです。

このほかにも、札幌のモエレ沼公園、香川県のあなぶきアリーナ香川、新潟県の清津峡など、近年は土地の景観と調和したアートの建築が増えています。建築家のノーベル賞ともいわれる「プリツカー賞」がありますが、国別で最も多く受賞しているのは日本であるとされています。日本の建築家は世界的にも高く評価されています。彼らのような感性に学びながら、まちづくりを考える必要があります。

5. 世界を見て感じた12の視点

私は役所を辞めてから10年、世界の港町を1人で巡りながら感じたアーティスティック・デザインのヒントを、12点にまとめました。日本にはない発想もありますので、以下、簡潔に説明します。

1点目は、「物流エリアと人流エリアの徹底的な分離」です。港づくりを進める際には、人流のエリアと物流のエリアを分けるべきだと考えてい

ますが、それを徹底的に実践したのがコペンハーゲンです（スライド4）。まちの中心街は、車も乗り入れにくい人流エリアとし、港は外側に配置しています。内港と外港で機能を明確に分けている例です。

現地踏査したコペンハーゲンの「みなとまちづくり」



スライド4 コペンハーゲンの港まちづくり

2点目は、「歴史を尊重し、既存施設を徹底活用すること」です。コペンハーゲンでは、古い建物を尊重し、既存施設を有効利用しています。町中にあるレンガ造りの建物を壊さず、リノベーションして再利用しています。また、ニューヨークでは、ハイラインという鉄道の高架線を遊歩道にし、アート作品を並べて人々の憩いの場になっています。

3点目は、「水辺を徹底的に生かす工夫」です。2000年頃、コペンハーゲンはウォーターシティという取り組みを進めようとしていました。水辺の横にマンション群や住居環境を整備し、「庭付きの家」

から「水辺付きの家」に住むという発想を打ち出しました。ニューヨークでも、先ほどのハイラインの終点にハドソン川の水上公園をつくり、水辺を活性化させています。

4点目は、「固定観念からの脱却」です。コペンハーゲンでは、使われなくなったサイロをマンションに変えたり、海軍が使っていた修理ドックに屋根をかけて複合施設に転換したりしています。ヘルシンキでは、港の中にわざわざ浮体式のプールをつくるなど、日本ではなかなか考えられない取り組みも行われています。

5点目は、「風土との一体化の演出」です。シドニーのバラナグラー植物園は、港があった場所に人工の植物園をつくった事例です。植生も地元のものを用い、風土に溶け込むように設計されています。

6点目は、「車に依存しなくてもよい移動手段の確保」です。コペンハーゲンでは、水面を移動手段として活用しており、水上バス、可動式の歩道橋、自転車道などがしっかり整備されています。

7点目は、「地区から地域、広域のマネジメントへ」です。これは、コペンハーゲンと、その隣にあるスウェーデンのマルメの例です。両都市の間には海峡があり、2000年に鉄道と道路の併用橋であるオーレスン橋が整備されました。その際、2つの国にまたがる2つの港を1つにして、コペンハーゲン・マルメ・ポートとしました。国をまたいで港を連携させ、一体的に管理運営する取り組みが、世界では実践されています。

8点目は、「将来拡張余地の確保」です。コペンハーゲンやシンガポールでは、機能別に地区を分けることで、将来の拡張余地を残しています。

9点目は、「アートによる演出と遊び心の発揮」です。コペンハーゲンには、市内の至るところにアート作品や仕掛けがあります。

10点目は、「自然災害リスクとの折り合いをつけること」です。その好例が、ハンブルクのハーフェンシティです。ハンブルクは河口から100kmほど上流にあるまちですが、かつて高潮に襲われた経験があり、高潮対策が行われています。運河

沿いには、あえて防潮堤をつくらず、レストランのような建物が並んでいます。高潮が来ると、この建物が密閉性の高いシャッターを下ろし、防潮堤の役割を果たします。

11点目は、「中心を示すシンボリックな施設の配置」です。シンボル性のある施設をしっかりと持つということです。ハンブルクのエルプフィルハーモニー・ハンブルクや、シンガポールのマリーナベイ・サンズなどが有名です。

12点目は、「工場跡地はドラスティックな転換の絶好のフィールドである」ということです。

名古屋も含め、臨海部には多くの工場があります。ただし、工場は未来永劫その場所にあり続けるわけではなく、いずれ撤退する時期もあります。それが、まさにチャンスになります。

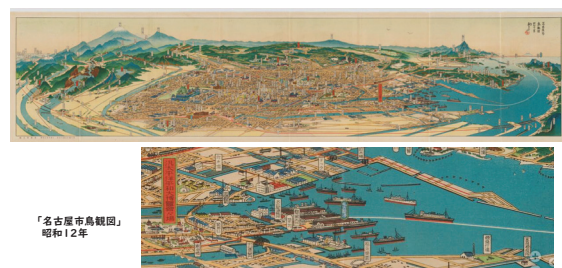
日本でこれを実践した例がHAT神戸です。阪神淡路大震災の後、製鉄所が使われなくなったため、その場所に安藤忠雄氏が設計した美術館をつくり、マンションも整備して、全く別の空間へと転換しました。

工場があるからどうしようもないと考えるのではなく、待っていれば、何か新しいチャンスが生まれるかもしれないということです。

6. ふかんの的に見るということ

臨海部を考える視点の4つ目として、ふかんのにものを見ることを挙げました。この点については、吉田初三郎という「大正の広重」とも呼ばれる絵師の作品が非常に参考になります。

初三郎の描いた名古屋港



スライド5 吉田初三郎の描いた名古屋港

スライド5は、吉田初三郎が1937年に描いた名古屋港の絵です。彼はふかんのものを見るため、富士山や東京まで描いています。彼の目には、そのように見えていたのだと思います。ふかんの自分のいる場所を考えていくうえで、吉田初三郎の絵は非常に参考になります。

7. 伊勢湾をどう考えるか

アーティスティック・デザインの説明の中で、将来のビジョンをつくってはどうかと申し上げました。これまで私どものNPOでは、東京湾、大阪湾、那覇港の将来構想を描いてきました。その経験を踏まえ、私なりに伊勢湾について考えた案をお示しします。

伊勢湾開発については、2020年に中部地方整備局からビジョンが公表されています。そこには、今後目指すべき方向性が網羅的に示されています。これを踏まえ、それぞれの港で長期構想がつけられています。

名古屋港では、2026年3月に「物流で日本をひっぱる価値創造港湾」をうたった長期構想を公表しました。ここでは詳述しませんが、私が気になっているのはポートアイランド地区です。ポートアイランドのエリアを物流に使うのか、エネルギー関係に使うのか、あるいはその両方に使うのかについて、なお検討の余地があるように感じています。ここは、しっかり方向性を出していく必要があると思います（スライド6）。



(出典) 名古屋港管理組合「名古屋港長期構想-概要版-

スライド6 名古屋港の空間利用の方向性

四日市港でも長期構想が策定されています。空間を物流、産業、交流、環境の各ゾーンに分け、防波堤の沖合には土砂処分場をつくり、産業を誘致する空間を整備すること、さらに新しい道路をつくることなどが示されています。

ここから、伊勢湾臨海部の開発についての私見を述べます。大きな方向性として、3点あります。

第1に、現在は十分に使われていないポートアイランドを核として、人流のエリアと物流のエリアを明確に分けることです。第2に、伊勢湾台風の経験も踏まえ、災害に強く、豊かで安寧な港づくりを目指すことです。第3に、四日市、セントレア、衣浦、三河といった港・空港を連携させる新しい湾岸道路軸をつくることです。

8. 伊勢湾で考えられる8つのプロジェクト

具体的には、8つのプロジェクトを考えています。ただし、その前提として、複数の港・空港を一体的に運営する主体を設ける必要があると考えています。有名な例が、ニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティです。2つの州にまたがる港湾・空港、道路、トンネルを一体的に管理運営している成功例です。こうした発想があってもよいのではないかと考えています。

①ポートアイランドを核とした港湾空間の再編

1つ目は、「ポートアイランドを核とした港湾空間の再編」です。ポートアイランドは50年前から埋立が行われており、5,000万立方メートルの土が入っています。しかし、土はこれからも多く発生します。

まず、河川から出てくる土砂があります。これまではポートアイランドで処理していましたが、それが使えなくなったときにどうするのかという問題があります。また、世界のコンテナ船は大型化しており、そのための航路の大水深化も必要です。名古屋港の水深は16mですが、18mまで必要だといわれています。さらに将来的には23mまで必要になると私は考えており、大水深化を進めた

際に発生する土をどうするのかも考える必要があります。

さらに、南海トラフ地震で発生するがれきをどこに処分するのか、広域廃棄物の処分場をどうするのかという問題もあります。こうした土や廃棄物をどこかで処分しなければなりません。

②津波・高潮等大規模災害にも強い港づくり

2つ目は、「津波・高潮等大規模災害にも強い港づくり」です。

私は、ポートアイランドの沖合にあらかじめ土砂の処分地をつくり、これから発生する土をそこで埋めていってはどうかと考えています。ただし、木曽川の洪水時に流れをせき止める形になってはいけません。その点を精査したうえで、ポートアイランドを中心に土砂処分場を考え、そこを防御ラインとしていくことが考えられないでしょうか。

③港湾機能の再編

3つ目は、「港湾機能の再編」、すなわちコンテナターミナルの再編と移転跡地の機能転換です。

名古屋のコンテナターミナルは、現在、鍋田と飛島に分散しています。しかし、今後の自動化やAI化を考えると、横持ちを減らす意味でも、1つに集約していくことが考えられます。ポートアイランドをコンテナターミナルとし、鍋田のエリアを延ばして、全体をコンテナターミナルとして利用する。そして、飛島はロジスティックパークに転換していくことも考えられます（スライド7）。



スライド7 港湾機能の再編

④港湾連携物流道路の整備

4つ目は、「港湾連携物流道路の整備」です。名古屋では、すでに環状道路がかなり整備され

つつありますが、湾岸エリアの道路網は若干弱いと感じます。そのため、もう1つ湾岸の軸をつくっていく必要があると思っています。

具体的には、現在、四日市にいなばポートラインという道路があります。これは、日本でも珍しい海上道路です。この海上道路をそのまま木曽川沖を通して鍋田につなぐ。鍋田から先は、沈埋トンネルなどで知多方面につなぎ、最終的にはセントレア、あるいは衣浦、三河につないでいくという考え方です。

⑤クルーズポートネットワークとウォークابل・エリアの形成

5つ目は、「クルーズポートネットワークとウォークابل・エリアの形成」です。

クルーズについては、金城埠頭とガーデン埠頭があります。金城埠頭はもう少し拡張する必要があると思いますが、いずれのふ頭も背後にあおなみ線、あるいは地下鉄があり、利便性は非常に高いといえます。

この2つのクルーズターミナルをどのように使い分けるかが課題だと思っています。

ガーデン埠頭は、すぐ横に堀川と中川があり、それをたどると熱田神宮や名古屋城まで行くことができます。リバークルーズの拠点として、水面からまちを見ろというアイデアもあるのではないかと思います。

水面を生かしてウォークابلにするという意味では、ボストンのハーバーウォークが参考になります。全長76kmに及び、端から端まで歩けるように整備されています。建物がある場合には、1階を通路として通行できるようにするなど、民間と協力しながらウォークابل・シティを実現しています。

⑥カーボンニュートラル・コンビナートとパイプラインネットワーク

6つ目は、「カーボンニュートラル・コンビナートと液体水素やCO₂のパイプラインネットワーク」です。四日市にコンビナートがあり、名古屋港の南部地区にも鉄鋼関係のコンビナートがあります。この2つを液体水素とCO₂のパイプラインで結べ

ば、これまでとは異なるさまざまな展開が可能になるのではないかと考えています。

ロッテルダムでは、ポルトス計画^(※3)が進められています。沖合で洋上風力発電を行い、その電力を使って水素をつくり、水素をパイプラインで各工場などにつなぐ。逆に、工場で発生したCO₂をパイプラインで沖合の北海油田跡まで運び、CCS^(※4)によって地中に貯留する。このような形で、港をカーボンニュートラルにしていく取り組みが進められています。

同じようなイメージで、四日市港と名古屋港、さらに衣浦港なども含めて広域的に展開していくことも、アイデアとしてはあり得るのではないかと思います。

⑦旧港エリアの水辺空間の利用促進

7つ目は、「旧港エリアの水辺空間の利用促進」です。

水辺の空間については、名古屋港に「オオサンショウウオ構想」^(※5)というものがあるようです。水辺をどのように活性化していくか、ぜひ取り組みを進めていただきたいと思います。

四日市では、よっかいちBAURAプロジェクトがあります。旧港エリアににぎわい空間をつくっていかうという取り組みであり、これもぜひ進めていただきたいと思います。

⑧環境共生の港まちづくりと水辺空間の活用

8つ目は、「環境共生の港まちづくりと水辺空間の活用」です。

私が注目しているのは、飛島村の木場地区と、その隣にある藤前干潟です。かつて木材が置かれていた場所ですが、現在は使われておらず、水面だけが残っています。これを何とかうまく活用できないでしょうか。例えば青森では、青森駅前にビーチをつくりました。よどんだ水面のエリアに砂を入れて砂浜をつくり、「駅から最も近いビーチ」とうたっています。木場地区の水域も、同じ

ように全く新しい空間へ変えていくことが考えられます。

さらに、さまざまな倉庫なども残っています。それらをコペンハーゲンのようにリノベーションし、事務所や町工場として新しい用途に使っていくという考え方もあるのではないかと思います。

9. セントレアをどう位置づけるか

最後に、セントレアの未来について述べます。これからリニア中央新幹線や自動物流道路^(※6)が整備されます。セントレアを中部圏だけの空港として捉えるのではなく、むしろ太平洋スーパー・メガリージョンの空港として、より大きく考える必要があるのではないかと考えています。

中部圏の空港を考える際には、関東の空港との関係を考えなければなりません。関東の空港は非常に大きなポテンシャルを持っていますが、弱みもあります。成田国際空港は今後整備が進みますが、24時間化は困難です。東京国際空港（以下、「羽田空港」）も、基本的に容量が不足しています。この点をセントレアがどのように補っていくのか。人流面で補うのか、物流面で補うのかという選択肢があると思います。

人流面のシナリオとしては、インバウンドが増加しているため、今後は富裕層をいかに誘致するかを考える必要があります。物流面であれば、セントレアはもともと貨物空港構想から始まっていますので、本格的な貨物空港を目指すこともあり得ます。

また、羽田空港にある航空機整備機能をセントレアに誘致することも考えられます。航空機の整備を羽田空港でやる必然性はありません。羽田という貴重な空間を有効に使うために、航空機整備拠点をどう配置するか、オールジャパンで考えた場合、セントレアは1つの解になり得ると思って

(※3) ロッテルダム港周辺で進められる、北海海底下の廃ガス田に産業由来のCO₂を輸送・貯留するプロジェクト。

(※4) Carbon dioxide Capture and Storageの略。二酸化炭素を回収し、地下などに貯留する技術。

(※5) 名古屋のみなとまちエリア活性化に向けて、「名古屋港賑わい空間活性化のための魅力向上検討会」が2022年3月に公表した構想。

(※6) 道路空間に専用スペースを設け、貨物を自動・省人化して輸送する構想。クリーンエネルギーを電源とする輸送手段によってカーボンニュートラルの実現も貢献する。

います。

人流面の具体的な構想は、フライ＆クルーズ^(※7)と富裕層向けの対応です。

富裕層を誘致するためには、プライベートジェットを受け入れる必要があります。また、彼らは自分たちのスーパーヨットで移動しますから、超大型クルーザーの受け入れも重要です。これは関東では難しいため、中部で対応できないかということです。

シンガポールでは、「ダブルポート」という考えのもと、チャンギ国際空港とマリーナベイクルーズセンターを連携させ、フライ＆クルーズを積極的に誘致しています。その成果として、ディズニークルーズがここを母港とし、20万トンクラス、乗客6,000～7,000人規模のクルーズ船が運航しています。空港とうまく連携することで、発着港としての拠点にもなり得るということです。

次に物流面ですが、貨物空港にしていくには3つのパターンがあると考えています。1つ目は、JALやANAのような旅客便と貨物便を運航するコンビネーションキャリアを誘致し、貨物ハブ空港にすることです。2つ目は、FedExやDHLなどのインテグレーターを誘致し、貨物ハブ空港にすることです。^(※8)3つ目は、物販業者をそのまま誘致することです。例えば、アマゾンやシンシナティに専用の空港を持っています。中国でも中国国内の宅配大手であるSFホールディングスが鄂州に同様の空港を整備しました。

ただし、いずれにしても、24時間空港であることに加え、3本以上の滑走路も求められます。本格的な貨物空港にするには、現在のセントレアの規模では厳しいというのが私の考えです。

10. 進化する空港都市へ

最後に、空港島についてです。ここに「進化する空港都市」を設けていく。中部国際空港株式会社はさまざまなアイデアをお持ちですが、例えば

チューリッヒ国際空港のようにビジネスハブを併設したり、チャンギ国際空港のJewelのような商業ハブをつくったりすることが考えられます。あるいは、羽田空港のHANEDA INNOVATION CITYのように、空港に併設されたエリアでどのように「進化する空港都市」をつくっていくのかを、皆さんで考えていただきたいと思います（スライド8）。

進化する空港都市を目指す



スライド8 進化する空港都市を目指す

11. 結びに代えて

ここまでいろいろと述べてきましたが、すべて私の私案です。

明治の初期、京都府知事の北垣国道知事は、天皇陛下が東京へ移られた後の京都をどうするかを考え、琵琶湖疎水のプロジェクトを進めました。その時に彼が詠んだのが、「楽百年之夢（百年の夢を楽しむ）」です。

百年後の夢を持ちながら、もちろん多くの課題はありますが、ぜひ皆さんで知恵を出していただき、セントレアを立派な、そして誇れる空港にしていきたいと思います。どうもありがとうございました。

(※7) 航空機で到着した旅客がクルーズ船に乗り継ぐ、空港と港湾を連携させた観光・交通モデル。

(※8) 航空貨物において、集荷から輸送・配送までを一貫して担う事業者