

1 . 名古屋空港の新展開

1 - 1 新展開の経緯

名古屋空港は、今以上の拡張が困難であるため 21 世紀初頭には空港容量が限界に達すると予測され、また、航空機騒音のために空港利用時間の制約があり、24 時間離着陸可能な国際空港としての機能が十分発揮できないことから、今後ますます増大する航空需要に対応するためには、24 時間利用可能な新しい空港の建設が必要と考えられた。

このため平成 8 年 12 月に閣議決定された第 7 次空港整備五箇年計画において、中部圏における新たな拠点空港の構想について、定期航空路線の一元化を前提に事業の推進を図ることとされ、翌年 3 月に公表された中部国際空港の計画案では、定期航空路線の一元化を前提に国際・国内航空輸送の拠点とする計画方針が示された。

一方、平成 8 年 12 月、名古屋空港周辺の春日井市、小牧市、豊山町からは、一元化によって大きな影響を受けるとして、本県に対し国内線存続を含めた調整を求める申し入れがなされ、これに対し本県は「中部新国際空港開港後における名古屋空港のあり方及び地域振興等の対応策に関する愛知県の基本的考え方」において、定期航空路線一元化後も地域振興に繋がるよう空港機能を最大限に活用すること等の考え方を平成 9 年 5 月に提示した。その後、平成 9 年 9 月に学識経験者、地元経済界、地元自治体で構成される名古屋空港将来構想検討会議において調査・検討がなされ、平成 11 年 4 月にそのとりまとめである「名古屋空港の活用及び周辺地域振興基本構想」が策定された。

また、この構想を具体化するために、平成 11 年度から 3 力年にわたり、本県は他空港の管理実態調査や現名古屋空港の管理者等への管理実態ヒアリングなどの調査検討を実施し、平成 14 年 5 月に「名古屋空港将来整備基本計画調査」の結果を発表した。

この調査結果を踏まえ、有識者、経済界、行政機関で構成される GA 空港計画検討会議及びこれを発展的に改組した GA 空港基本計画検討委員会が設置され、平成 15 年 3 月に基本計画策定の指針となる「名古屋空港新展開の基本計画について」がとりまとめられた。本計画はこの指針に基づいて策定したものである。

1 - 2 名古屋空港及び周辺地域の概要

名古屋空港は、昭和 27 年に羽田、伊丹に次いでわが国で 3 番目の民間定期路線が開設されて以来、既に 50 年を経過している。その間、国内線は着実に増加し、平成 15 年 2 月現在 25 地点に 1 日 89 往復就航しており、約 650 万人の旅客需要がある。

一方、国際線は昭和 41 年の名古屋 - 台北 - 香港線を皮切りに、平成 15 年 2 月現在で、28 地点に週 190 往復就航するまでに発展しており、旅客実績も年間約 400 万人に達している。

また、小型常駐機についても他空港に比べて取扱機数が多く、航空機使用事業、公共用などの固定翼・回転翼合わせて 90 機近くが常駐している。

そして、空港の東側には第一輸送航空隊を始め各部隊が配備されている航空自衛隊小牧基地が隣接しており、C-130H を中心とした航空機が年間 12,000 回程度の離着陸を行っている。

なお、名古屋空港は名古屋駅から直線距離で約 10km に位置し、環状に整備された高速道路等に囲まれて、南側（市街地側）は東名阪自動車道路、名古屋高速道路、北側は東名高速道路、中央自動車道路、名神高速道路に接続できるなど車によるアクセスが極めて良好である。

(参考) 名古屋空港の概況

【種別】：陸上飛行場、第2種A空港 (設置管理者：国土交通大臣)

(1) 標点の位置 北緯 35 度 15 分 06 秒、東経 136 度 55 分 39 秒

(2) 標 高 14m

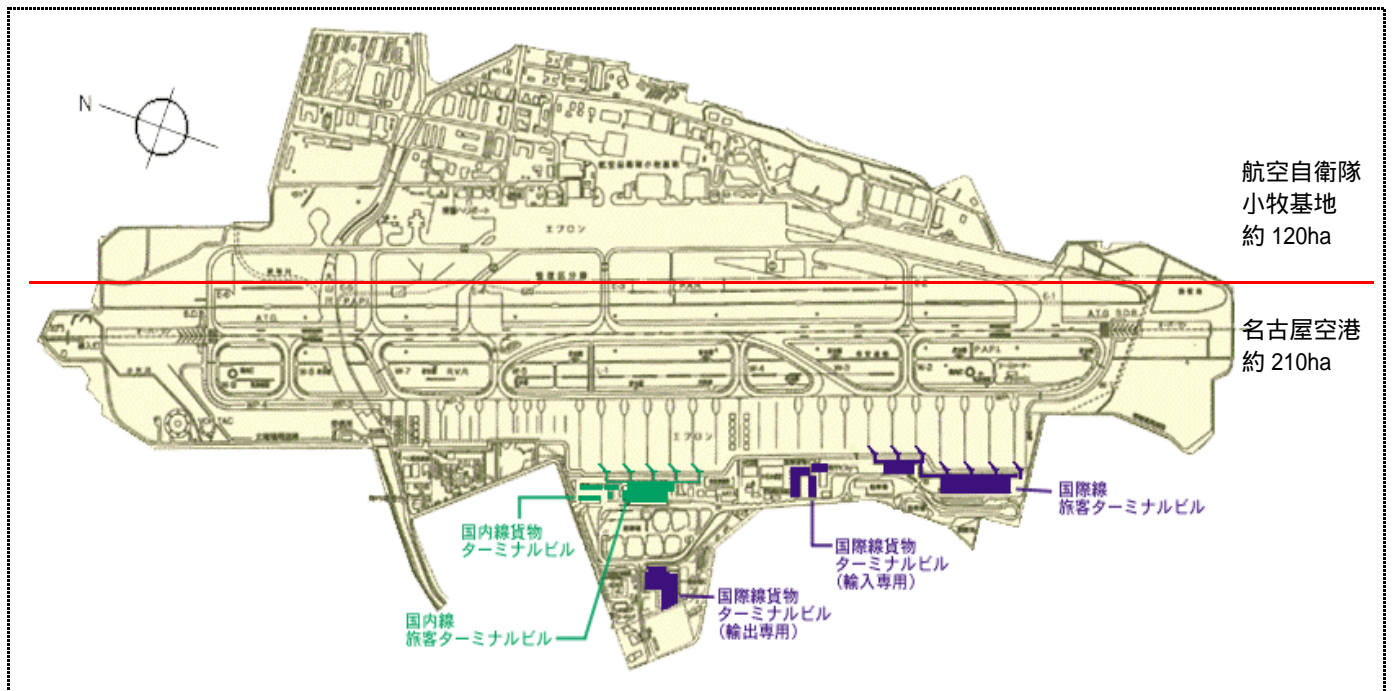
(3) 滑 走 路 2,740m×45m 方位：16 側：152 度 30 分，34 側：332 度 30 分

(4) 着 陸 帯 2,860m×300m 等級：A(航空法施行規則第75条)

【面積】：約 210ha(着陸帯：約 110ha、ターミナル等：約 100ha)

国土交通省所管(行政区域：豊山町、小牧市、春日井市、名古屋市)

隣接する航空自衛隊小牧基地：約 120ha



1 - 3 現空港存続の意義

(1) 名古屋大都市圏における2空港の必然性

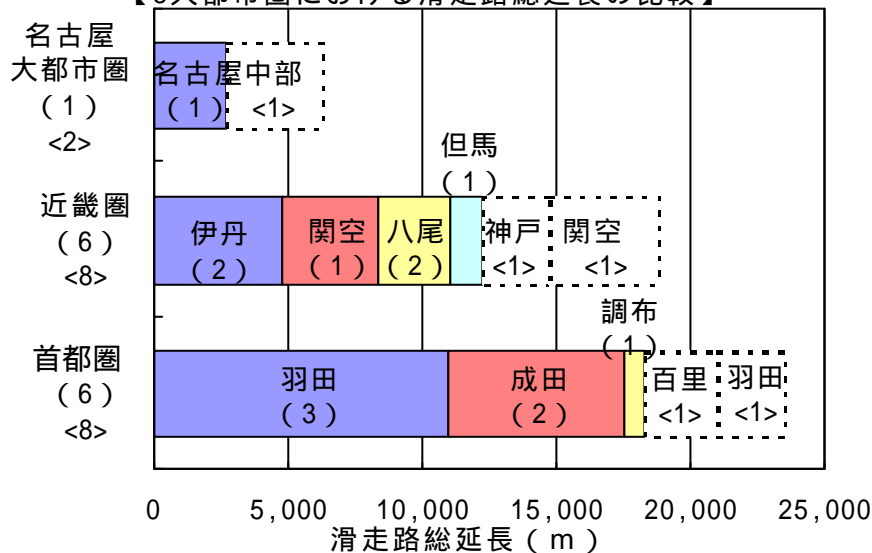
空港を取巻く潜在需要、複数の空港が存在する海外の主要都市の経済的指標、わが国の3大都市圏における空港滑走路の本数などから見ても、名古屋大都市圏は複数空港を展開するに足る水準の背後圏の広がりや都市規模を有している。

また名古屋大都市圏として、他地域と結ぶ航空ネットワークの一層の拡大や中部国際空港の機能効率化など、首都圏・近畿圏の空港に対し中部国際空港の競争力強化に資する有用なインフラが必要である。この点からも名古屋大都市圏に中部国際空港と名古屋空港の2空港が存在することには必然性がある。

【3大都市圏における空港別滑走路総延長】

	【首都圏】		【近畿圏】		【名古屋大都市圏】	
	空港	R/W長(m)	空港	R/W長(m)	空港	R/W長(m)
既存	羽田	11,000	伊丹	4,828	名古屋	2,740
	成田	6,180	関空	3,500		
	調布	800	八尾	2,690		
			但馬	1,200		
	計	17,980	計	12,218	計	2,740
計画	百里	2,700	神戸	2,500	中部国際	3,500
	羽田	2,500	関空	4,000		
	合計	23,180	合計	18,718	合計	6,240

【3大都市圏における滑走路総延長の比較】



() は現在の滑走路本数。< > は将来の滑走路本数。

(2) 公共財産の維持

都市近郊にある極めて貴重でかつ再取得困難な大規模土地・空間を、名古屋空港という公共用財産として維持していくことは、名古屋大都市圏に2空港が存在することに必然性が有ることから、この地域の責務と考えられる。

(3) 多様化する航空需要への対応

現在、我が国でコミューター航空と呼ばれる旅客輸送を実施している航空会社は中日本エアラインサービス、ジェイ・エアなど13社あり、約100路線就航しているが、全国の国内線旅客実績が毎年緩やかな伸びを示しているのに対し、近年、全国のコミューター旅客は急激に伸びている。

また、世界で利用されているビジネス機数も過去20年間ほぼ毎年増加を続けており、こうした小型航空機の運航ニーズの高まりなど多様化する航空需要に対応できる空港が必要である。

全国のコミューター航空就航状況

(平成14年11月現在)

事業社名	コード	基地空港	運航開始	路線数
新中央航空	NCA	調布	S54.3	3 (離島)
オリエンタルエアブリッジ	ORC	長崎	S55.5	9 (都市間、離島)
日本コミューター	JAC	鹿児島	S58.12	28 (")
琉球エアコミューター	RAC	那覇	S62.2	13 (離島)
ジェイエア	JAIR	広島西	H3.4	14 (都市間)
中日本エアラインサービス	NAL	名古屋	H3.4	9 (")
東邦航空	TAL	八丈島	H5.8	5 (ヘリコミューター)
エア北海道	ADK	函館	H6.7	3 (離島)
旭伸航空	KOK	新潟	H8.4	1 (")
北海道エアシステム	HAC	新千歳	H10.3	6 (都市間)
天草エアライン	AMX	熊本	H12.3	2 (")
フェアリンク	FAI	仙台	H12.8	4 (")
エアニッポンネットワーク	A-net	丘珠他	H14.7	4 (都市間、離島)

(4) 名古屋大都市圏の社会経済発展への貢献

海外、特に米国の大企業ではビジネス機の活用が頻繁であり、これらの機材を保有・運航・管理する企業で構成されるNBAA(全米ビジネス航空協会)には、年間総売上約5兆ドル(米国GDPの半分以上)を創出する7,042社の企業が加入(2002年1月現在)している。このような経済的影響力を持つ海外の大企業が展開する地域と名古屋大都市圏を結ぶビジネス機の活動拠点を確保していくことが求められる。

また、地方都市と地方都市を結ぶ身近で便利なコミューター航空の活動拠点として、都市近郊にある名古屋空港を利用したビジネスの交流を活発にし、また海外諸地域とのダイレクトな経済的つながりを構築・強化するため、新たな産業の誘引など名古屋大都市圏の社会経済の発展を支えるインフラと位置付けられるべきである。

(5) 公共目的の航空活動への対応

首都圏・近畿圏において広域防災拠点の検討がなされている中、名古屋大都市圏においても東海・東南海地震への対策、ドクターヘリ増加への対応など、消防防災・救急救命の分野で小型航空機の活用が求められている。この実現に向けて、定期航空路線の運航に妨げられることなく離発着でき、防災活動に要する機材の駐機スペースや救援物資の備蓄場所の確保が可能な消防防災・警察等の公共航空活動を集約して対応できる空港が必要である。

(6) 基地拡大への不安解消

名古屋空港の前身である小牧飛行場は、第二次大戦中に農地の半ば強制的な買い上げや、周辺住民も動員された勤労奉仕による犠牲を伴って造られたものであり、その後も自衛隊機の墜落事故や騒音問題など周辺住民との間で根深い感情が残っている。このような中で、中部国際空港への定期航空路線の一元化により、名古屋空港の運用面、施設面などに余裕ができるため、自衛隊機が空港を自由に使用できるようになるのではないかとといった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がある。

1 - 4 名古屋空港の客観的優位性

(1) 空港の地理的優位性

名古屋空港はJR名古屋駅から直線で北北東約10kmに位置し、高速道路網などを利用することにより同駅から車で20～30分程度、東名・名神高速道路、中央自動車道路、東名阪自動車道路などを利用すると岐阜・三重の主要都市からも1時間程度以内で到達できるなど一般旅客やビジネスマンに利便の良い場所に立地している。

また、空港を中心に半径20km以内に約450万人の人口集積があり、後背地の潜在需要が大きい点でも優位性を有する。



(2) 小型航空機に提供できるサービスの優位性

コミューター航空、ビジネス航空を始めとする小型航空機の需要が増す一方で、成田、羽田、関空といった大規模空港では小型航空機の乗入れを制限するなど依然として大型機優先で考えられている傾向にある。特に、海外から飛来するビジネス機については、空港の発着制限や駐機場所の不足が顕著であり、たとえ駐機できたとしてもターミナルから極めて遠いなど利便性が良くない状況にある。

しかし、新展開後の名古屋空港では、定期航空路線が中部国際空港へ一元化されることにより、空港の運用面、施設面などに余裕ができ、空港ピーク時の発着や駐機場所など小型航空機に対する高水準のサービスが提供できる。

(3) 広域防災拠点としての優位性

一般に、広域防災拠点の立地選定の要件として、次のようなものが挙げられている。

1. 安全性（被災地域にありながら被害の無い、または少ない場所）
2. ネットワーク性（陸路との連携）
3. 規模、容量の確保（人、物など収容のための余裕）
4. 地理的な中心性（被災予想範囲から見て距離的にバランスの取れた位置）

これに対し名古屋空港は、以下に示すような多岐にわたる広域防災拠点としての優位性がある。

活断層が周囲に無く、東海地震の震源地から離れているため地震防災対策強化地域（震度6弱）からも外れている。

既設道路ネットワークの結節点に位置し、陸路との連携がとれている。

都心近郊の広大な用地であり、救助要員、救援物資、ヘリ、車両等の短期集中への対応が可能なスペースを確保できる。

被災予想範囲に対して要所に位置する。

有事における公共的利用に柔軟に対応でき、かつ防災の指揮を司る県庁・市役所など官公庁にも近い。

災害などのための救難物資の輸送の第一線基地である小牧基地が隣接している。

(4) 既存空港の有効利用による優位性

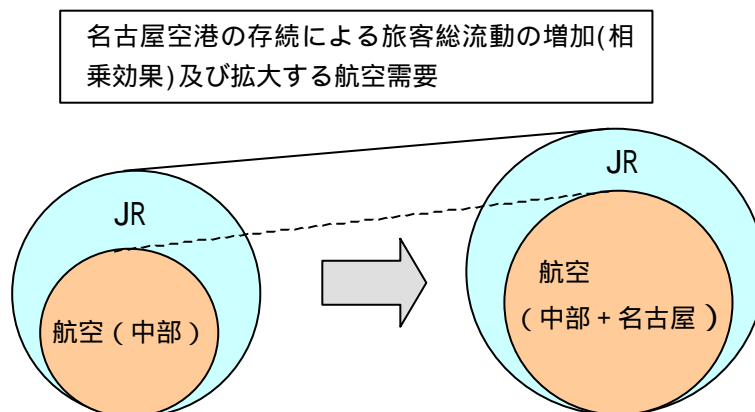
これまで長年にわたって形成されてきた社会基盤（空港施設・設備）の利用により公共用財産として有効に活用ができる。

また、空港の新規整備との比較において、整備に係るコストが安く、空港内の事業者に対し低廉な使用料の提供ができる上、用地買収・建設が不要であり、周囲に対する環境的・社会的影響が少ないなど既存空港の活用の優位性がある。

1 - 5 名古屋空港存続の効果

(1) 名古屋大都市圏を中心とする地域の航空ネットワークの最適化

名古屋大都市圏に2つの空港が設置されることにより、運航頻度の増大、サービスの競争、航空会社の経営発展など旅客にとっても航空会社等にとっても利便性において相乗効果をもたらし、この地域の航空ネットワークの最適化の実現が可能となる。



(2) 中部国際空港の補完機能

新展開後の名古屋空港を小型航空機の拠点とすることにより、名古屋大都市圏において小型航空機全ての航空活動を受け入れることが可能となり、中部国際空港を補完する役割をも果たしながら、地域の発展に寄与していくことができる。

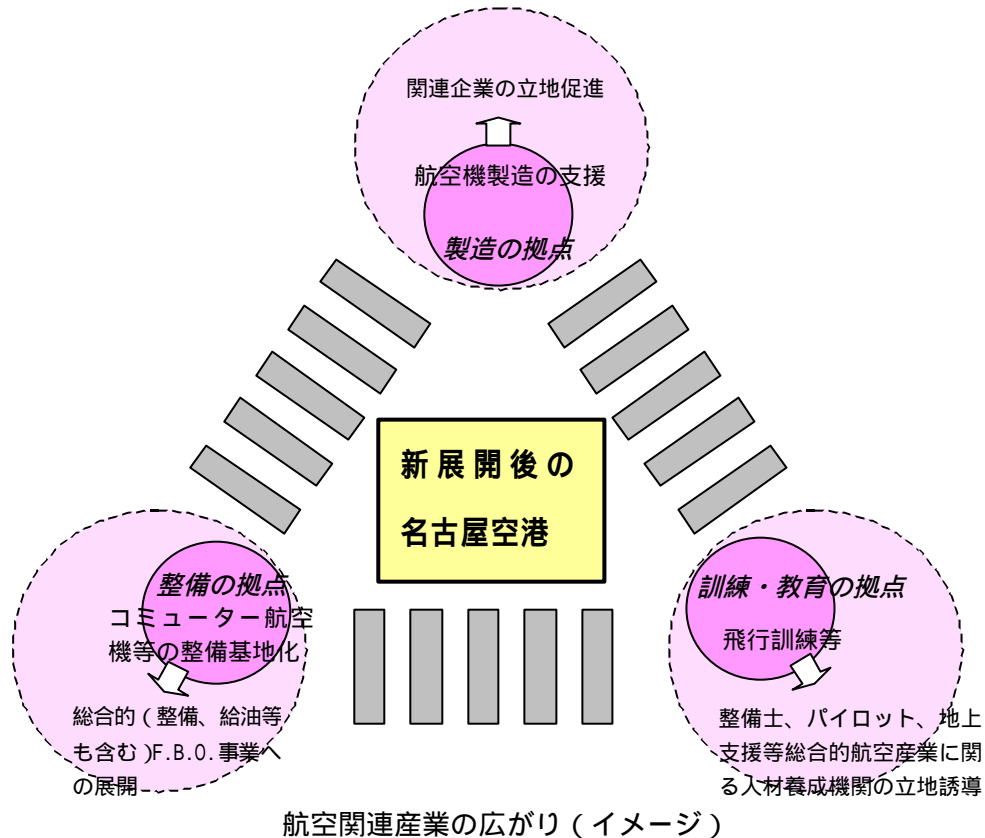
具体的には、成田、関空に並ぶ中部国際空港では国内路線において需要量の多い地域拠点空港とのネットワーク形成が主になることから、名古屋大都市圏全体の旅客の利便性を考えると、需要が比較的少ないが展開することに意義のある路線、つまり隙間的な路線は名古屋空港で担うことができる。

また、名古屋空港へ小型航空機を集約することによって、中部国際空港において速度の異なる航空機の就航で発生する後方乱気流が回避されるなど、中部国際空港の効率的運用に寄与す

るとともに、ダイバート(到着空港のトラブルなどで代替りの空港に着陸すること)などが可能である。

(3) 特色ある産業の振興

東海地域は我が国でも有数の生産機能の集積を誇っており、その中でも自動車産業や航空関連産業は我が国における生産の5割以上のシェアを占めており、集積度が高いことが知られている。そして、これらの産業は、関連する分野が重層で裾野が広いことが特徴であり、この点、空港の規模・配置により生ずる地域振興用地は産業誘引面でのインパクトが大きいと考えられ、以下のように有機的に航空関連産業が発展していくことが考えられる。



(4) 地域活性化への寄与

水平分業が進展し産業の空洞化が懸念されている現在、東海地域においても“脱ものづくり”による産業の高次化が大きな潮流となっており、中・長期的に地域の活力を維持・発展させていく上で名古屋大都市圏への新たな高次産業の誘致・育成は極めて重要と考えられている。また、グローバル化傾向を強めるビジネス社会においてメガコンペティションに勝ち抜いて行くためには、IT技術に支えられた情報の収集・コントロールと共に円滑な国際的移手段の確保が重要視されており、これを支えるインフラとして新展開後の名古屋空港の果たす役割は大きいものと考えられる。

また、経済波及効果や雇用創出効果、空港選択多様性の拡大といった従来の空港整備効果に加え、我が国としては初めての試みとして、モデルケースと位置付けられる“新たな都市型の空港”のシンボル効果も併せて期待されている。

このように、地域にとって重要な交通基盤である名古屋空港は、これら各種の効果を総合的に発揮することにより産業面に止まらず広く地域の活性化に寄与することが考えられる。

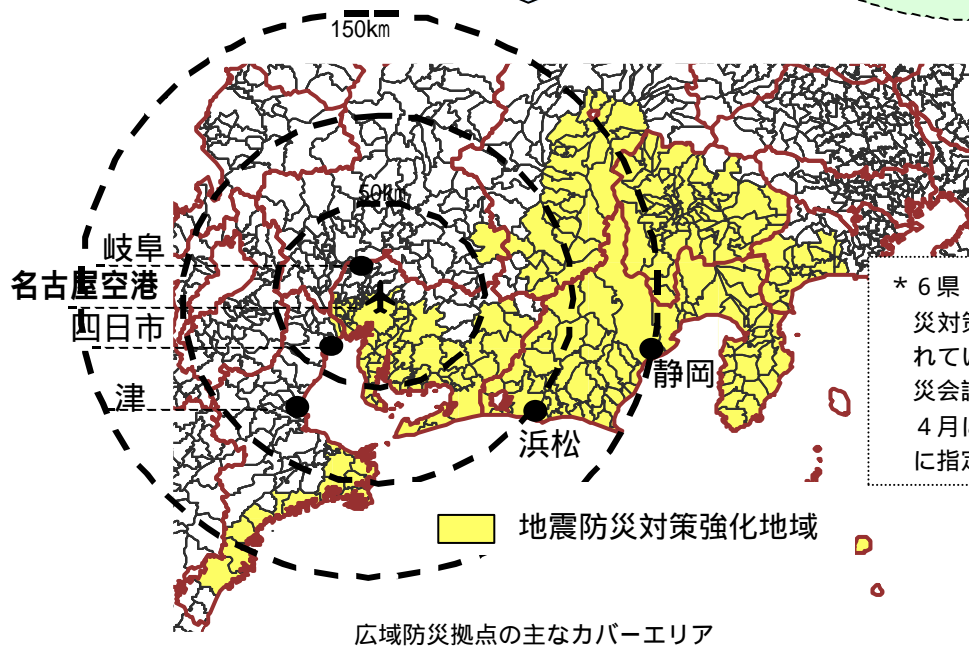
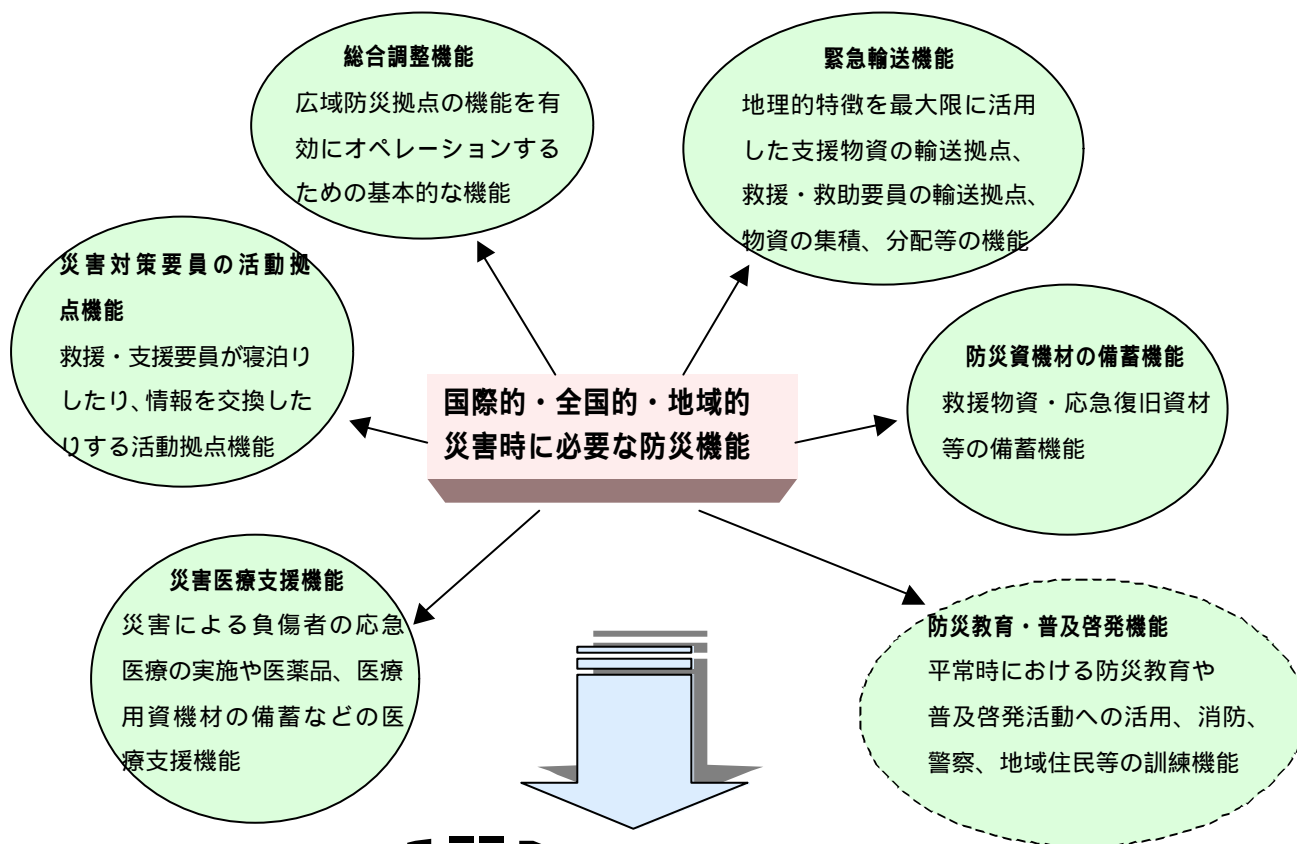
1 - 6 空港と地域の関わり

(1) コミューター旅客の需要エリア

新展開後の名古屋空港を利用する通勤客・航空旅客の需要エリアは、中部国際空港の国際・国内定期航空路線の需要エリアほど広範なものではないが、愛知県を始め岐阜県、三重県に及ぶものと考えられ、この名古屋大都市圏に住む人にとって身近で便利な交通手段となる。

(2) 広域的防災拠点

名古屋空港は国際的な災害等への救援活動を始めとする数多くの実績があるが、広域防災拠点として活用するにあたり、一般的に以下のような防災機能が考えられ、新展開後の名古屋空港においては、さらに防災機能の強化について検討していく必要がある。

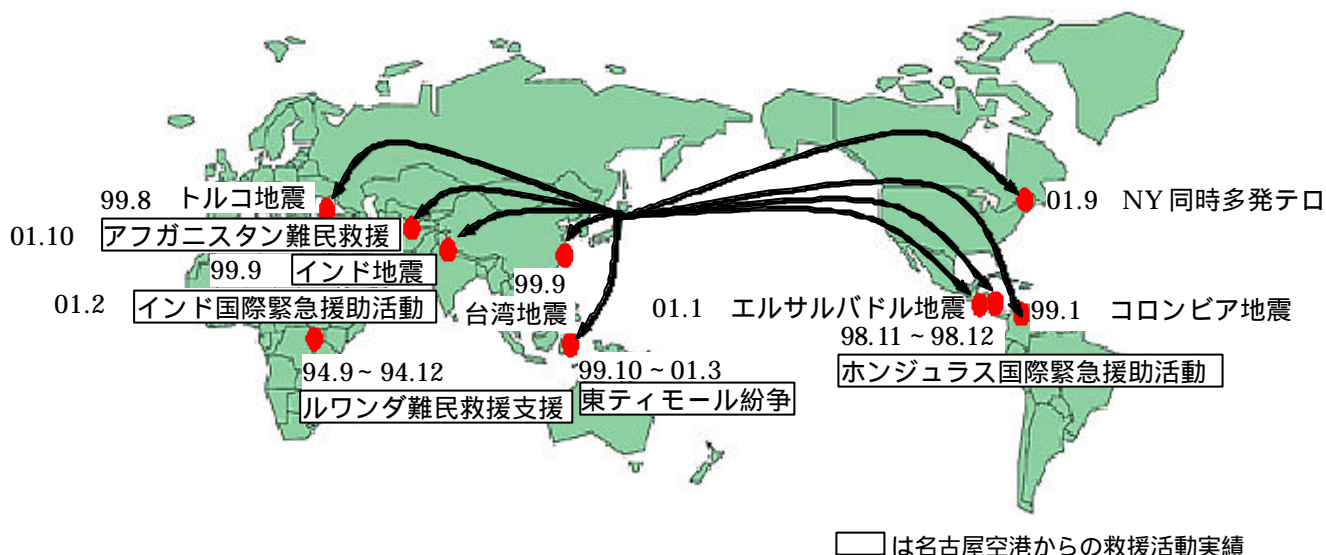


* 6県 167市町村が地震防災対策強化地域に指定されていたが、国の中央防災会議を経て、平成14年4月に8都県 263市町村に指定が拡大された。

現在、名古屋空港に常駐する回転翼機の性能を見ると、広域防災対象エリアとしては、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県の4県程度が考えられるが、平均600kmといった航続距離からすると、中部圏全体をカバーする広域防災拠点とすることも十分に可能である。

さらに、大規模な救援活動に利用される大型の航空機が離着陸可能な滑走路長もあり、自衛隊の基地も隣接するため、海外への救援活動、海外からの救援受入が可能なことなど、他にない名古屋空港ならではの役割を果たすことが考えられる。

(参考) 近年の国際的な災害等への救援活動の主な実績



(3) 地域社会への影響

空港アクセス

バス

現在は名古屋駅、東岡崎、豊橋、新岐阜などから空港直行バス路線が15路線設定されているが、旅客が大幅に減少するため現状どおり維持することは困難と考えられる。このため、生活路線の延伸などによるバス路線の運行について地元市町と共に考えていく。

自家用車

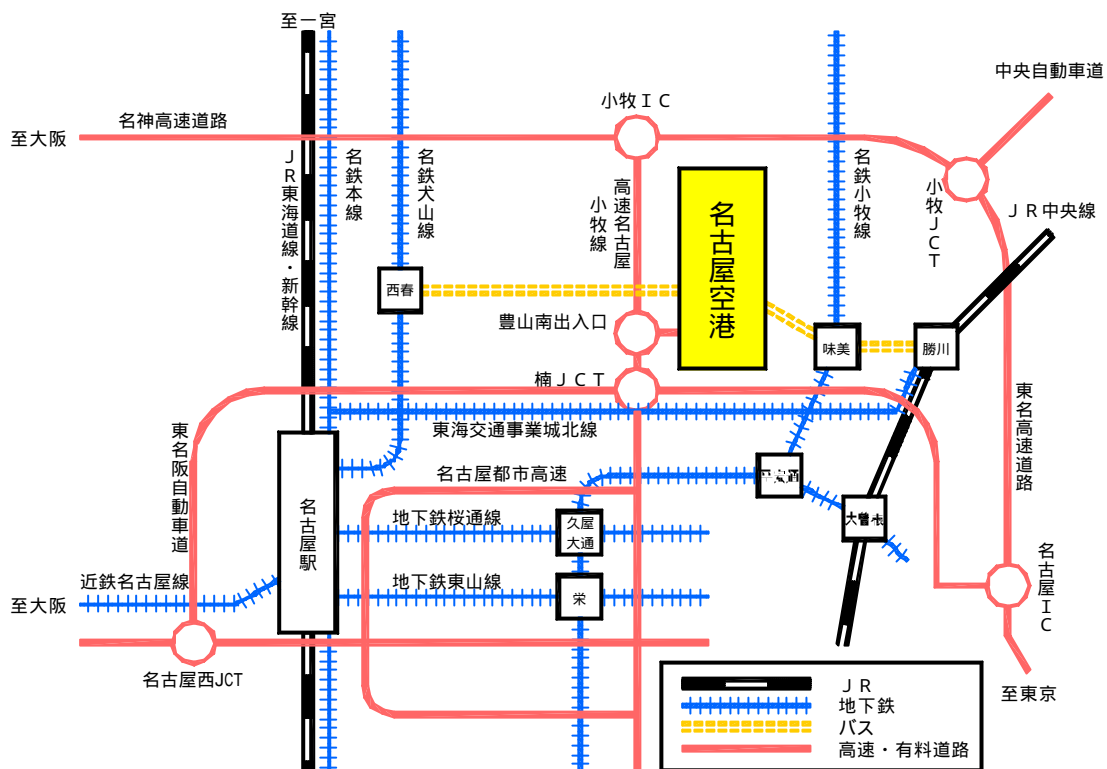
通勤航空、ビジネス機等はビジネスマンの利用が主となることから、自家用車の利用率が高まり、バス路線が減少すると予想される。既存の道路網は概ね整備されているため、空港の駐車場を十分確保し、低廉な提供によって利用者の利便性を高めていくよう検討していく。

鉄道

現在も名古屋駅から名鉄犬山線で西春駅にアクセスすることができ、西春駅と空港が既存の生活バス路線で結ばれている。

また、上飯田連絡線(平成15年3月開通)の整備に伴い、名古屋市の地下鉄網とダイレクトに結ばれることから、空港と名鉄小牧線味美駅間の交通手段の確保について検討していく。

名古屋空港の新展開後に想定される交通アクセス



航空機騒音

定期航空路線の一元化に伴い、中型機・大型機は中部国際空港へ集約されることから、新展開後の名古屋空港の航空機騒音は減少するものと考えられるが、防衛機を含め新たな騒音の影響範囲を明らかにした上で、どのような対応をするかなどについて防衛庁や地元市町等と協議していく。

利用時間

ビジネスマンを中心とする利用者への利便、名古屋空港の小型航空機の拠点化、航空機の低騒音化などを理由にコミューター航空会社から、新展開後の名古屋空港利用時間について現空港利用時間（午前7時から午後9時まで）より延伸して欲しいという要望などがあるので、利用時間の延長については、地元の理解、協力を得て、利用客の利便性向上に繋げていく。