

令和元年度関西3空港の最大活用について考えるセミナー 講演概要

講演1 「関西3空港の最大活用に向けて」

関西外国語大学外国語学部教授 引頭雄一

ポイント アジア諸国では、多くの国々で1億人超の旅客を扱える空港の増強を図っている。アジア諸国の経済成長を取り込むには、受入れ先の日本の空港能力をさらに増強させなければならない。

○関西3空港懇談会取りまとめ（令和元年5月）

(1) 評価

- ・平成22年以来、8年ぶりに関西3空港懇談会が開催され、今後継続的に実施することが明示された。世界の航空業界における変化は非常に早い。継続的に開催することで地域の意向を反映しつつ、柔軟でスピード感のある対応がとれる。
- ・神戸空港の発着枠拡大、運用時間の延長で合意し、災害時における役割分担をあらかじめ決めておく必要性が認識された。
- ・3空港の基本的枠組みを見直し、役割分担を検討しようという機運が表に出てきた。

(2) 懸念

- ・空港設置をめぐる過去の経緯や空港運営権者への配慮があった。一方、危機管理への対応の具体化や利用者視点に立った配慮は十分でない。
- ・伊丹空港は規制緩和見直しのスケジュールを明示できなかった。伊丹空港は約6千人の雇用を創出し、約1,600万人もの利用者がいる。地域としてこのメリットを取り込む工夫を考えなければならない。
- ・神戸空港の地元は、空港の運用時間3時間延長（6～24時）と発着回数の1日60回増（120回）を要望したが実現しなかった。この背景の一つに運航方式の問題がある。空港容量の拡大には抜本的な運航方式の見直しが必要である。

○空港と地域振興につながる取組

- ・地方空港では、地域と空港が「おらが空港」ということで、空港と地域振興につながるよう熱心に取り組んでいる。一方、首都圏や関西圏の空港は、迷惑施設という認識が強い。地方空港の取組みを学習すべき。

令和元年度関西3空港の最大活用について考えるセミナー 講演概要

講演2 「成田国際空港における機能強化の取り組み」

成田国際空港株式会社代表取締役副社長 長田太

ポイント 空港の騒音対策は必要だが、地域振興につながっているのかという観点が一番重要である。空港が整備されることで、企業が進出し、地元農産品の輸出もでき、観光客がきて、地元雇用が生まれる。また、道路ネットワークも拡充されアクセスも良くなる。お互いウイン・ウインの関係を作っていきたい。

○空港容量の拡大

- ・羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は75万回。東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までにそれぞれ4万回増枠され、83万回となる。
- ・成田空港に3本目の滑走路(3,500m)が整備されれば、現在の成田空港の発着容量は30万回から50万回に増枠され、羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は100万回になる。ヨーロッパの主要空港に匹敵する空港容量になる。首都圏ひいては日本の玄関口として競争力を高めていきたい。

○地元との共生

- ・地元との対話が進んだ背景には、羽田空港の躍進により、成田空港の路線が羽田空港に移管されたことが大きく影響している。成田空港は将来貨物輸送中心になるのではないかとされているが、競争力をつけることでアジアに冠たる空港としていきたい。
- ・昔、成田空港は迷惑施設として扱われたが、今や千葉県から成田空港は宝だとされている。千葉県で人口が増加しているのは東京近辺を除いて唯一この地域だけである。
- ・世界からの観光客が増えることで、観光面、ビジネス面で空港周辺地区や千葉県を発展させていくことが当社のミッションである。
- ・今後も地域と緊密に意見交換しながら、空港都市としていかに共生していくかが重要な課題と考えている。

令和元年度関西3空港の最大活用について考えるセミナー 講演概要

講演3 「世界および日本での今後の航空需要とエアバス機の環境性能について」

エアバス・ジャパン株式会社執行役員バイス・プレジデント 好田二郎

ポイント 航空需要に対する航空機需要は、現在 20,000 機強のジェット機がエアバス社の試算によると、20 年後には 47,000 機まで増える。新規需要と古い機体の更新需要と合わせると、新たに 37,000 機の飛行機を製造する必要がある。今後も航空機需要は順調に成長していくと考えている。

○アジア諸国の旅行客の取り込み

- ・ LCC の台頭により、機体数の 75% は座席数 230 席以下の小型旅客機が占めている。
- ・ 今後の日本の航空旅客機需要増分は、韓国、台湾、シンガポールと中国の 4 カ国が全体の約 75% を占める。文化遺産が豊富な関西にアジア諸国からの旅行客を呼び込むうえで、関西 3 空港の役割は非常に重要である。
- ・ アジア諸国からの旅行客を魅了し、関西に来てもらう戦略を考えることが重要である。

○環境に優しい航空機の開発

- ・ エアバスの最新鋭機 A350 は、①全く新しいエンジンを採用、②機体構造で全体の 50% 以上に複合材料を採用して軽量化を実現、③技術開発による最新技術の導入により航路の最適化を実現、④主翼の設計を改良し空港抵抗を低減という改良を施した。
- ・ A350 は騒音レベルが ICAO（国際民間航空機関）の基準よりはるかに低く、燃料は既存の同型機に比べて 25% 節減、排気ガスは 31% 低減させた非常に環境に優しい飛行機である。伊丹空港の騒音影響範囲は、現行の飛行機の約 40% を削減できる。
- ・ ATR42 は 1,000m の滑走路でも離発着可能なターボプロップ機。現在 ATR 社では 850m の滑走路でも離発着できる飛行機を開発中である。日本には滑走路が 1,000m 未満の空港が 11 箇所あり、そうした空港にも ATR 機は飛べる。