

# 特集

## 開港！中部国際空港

我が国の新たな国際拠点空港として、中部国際空港が2月17日に開港しました。

中部国際空港は、愛知県名古屋市の近郊、常滑市の沖合に位置する24時間運用可能な海上空港です。開港時においては、海外25都市（週286便）、国内24都市（1日95便）と結ばれており、国際社会と日本各地とをつなぐ空の玄関口として、航空輸送の発展や経済活性化に資するものと期待されています。

さらに、中部国際空港には複合商業施設があるなど、飛行機に乗らない人も楽しめるようさまざまな趣向が凝らされており、中部圏の観光名所としても注目されています。

また、3月25日に開幕する愛知万博の空の玄関口としての役割も担っています。

今回の特集では、開港を迎えた中部国際空港の概要や魅力などを紹介いたします。



- 解説：中部国際空港の概要  
（航空局 飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官室）
- 座談会：魅力ある空港について考える  
石鍋 裕（クイーン・アリスオーナーシェフ）  
石山 智恵（NHKBS 経済最前線キャスター）  
平野 幸久（中部国際空港株式会社代表取締役社長）  
岩崎 貞二（司会：航空局長）
- 寄稿：中部国際空港 開港までのあゆみ（事業採択まで）  
（中部地方整備局（財）中部空港調査会）  
：中部国際空港 開港までのあゆみ（事業採択後）  
（中部国際空港株式会社）  
：中部国際空港の今後の展望  
竹内 伝史（岐阜大学地域科学部教授）  
：空港と共生するまちづくり  
石橋 誠晃（愛知県常滑市長）
- 紹介：中部国際空港へのアクセス  
（政策統括官付 政策調整官室）  
：中部国際空港における環境配慮とユニバーサルデザイン  
（中部国際空港株式会社）  
：中部国際空港と観光振興  
（中部運輸局）  
：中部国際空港利用促進協議会の活動について  
（中部国際空港利用促進協議会）  
：名古屋空港から中部国際空港への大引越し作戦～日本の航空史上最大の引越し～  
武田 洋樹（大阪航空局中部空港事務所 空港長）
- 現地ルポ：伊勢湾海上に魅力ある商業施設が誕生！～中部国際空港セントレア スカイトウン～  
（大臣官房 広報課）
- トピックス：記念貨幣と記念郵便切手について  
（航空局 飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官室）  
：愛称「セントレア」と「セントレアフレンズ」を紹介  
（中部国際空港株式会社）



として指定することができる。指定会社に対して、国は出資、債務保証等の支援措置を講ずる。指定会社は株式会社であるものの、第1種空港の機能を担保することともに、支援の受け皿として経営の健全性を確保するため、国は必要な監督を行うとされています。

平成10年7月1日、同法に基づき、運輸大臣は同年5月1日に商法の規定に基づいて設立された中部国際空港株式会社（以下「中部会社」）を空港の設置・管理主体として指定しました。なお、前述の大臣間合意において、中部会社に対する国、地方公共団体及び民間の出資割合については、中部国際空港が我が国の航空ネットワークの拠点となる空港であり、その整備にあたっては、国による財政支援が必要とされる一方、同事業は民間主導のプロジェクトであることなどを総合的に勘案し、国が40%、地方公共団体が10%、そして民間が50%とされました。また、空港の整備・運営は、極めて公共性の高い事業であって、国及び地方がその適正な負担によって、主体的に関与、支援しつつ推進すべきものと考えられることから、無利子資金は総事業費の40%とされ、その国、地方公共団体及び民間の負担割合は、それぞれ4・1・1となりました。

平成10年7月19日には、運輸大臣は中部国際空港等の設置及び管理に関する基本計画を公示しました。この基本計画において、中部国際空港を長さ3500mの滑走路1本、面積約470haの敷地を有する24時間運用可能な空港とすることが定められました。

開港へ向けた取組み

中部会社は、空港建設に関する実施設計調査を行うとともに、愛知県と環境アセスメントの手続きや漁業補償交渉などを進め、平成11年8月には運輸大臣に対して飛行場設置許可の申請を、愛知県知事に対して公有水面埋立免許の申請を行いました。中部国際空港の設置に係る公聴会（11年12月）などを行った後、12年4月、運輸大臣は中部会社に対して飛行場の設置許可を行いました。また、同年6月には愛知県知事から中部会社に対し公有水面埋立免許が出され、これを受け



中部国際空港旅客ターミナルビル

て中部会社は同年8月から現地護岸工事に着手しました。空港の整備はその後順調に進み、13年3月に空港島護岸が概成、次いで空港島の埋立工事に着手し、15年2月に概成しました。

施設整備についても15年8月に管制塔が竣工、16年3月、滑走路、誘導路などが概成。飛行検査などを経て同年9月には中部会社に対して飛行場及び航空保安施設の工事成検査の合格が通知されました。そして、16年10月には旅客ターミナルビルの竣工式典が催されました。

その後、平成16年11月25日には中部国際空港の開港日を平成17年2月17日と正式に決定した旨告示を行いました。17年1月20日には航空管制業務が開始され、29・30日には空港アクセス鉄道・道路が相次いで供用を開始しました。

開港前日の平成17年2月16日から17日にかけては名古屋空港から中部国際空港へのGSE車両及び航空機の引越しが関係機関の協力により大きなトラブルもなく無事行われ、晴れて開港を迎えました。

なお、名古屋空港は、中部国際空港の開港した2月17日をもって、国が設置・管理する第2種空港としての供用が廃止され、小型機、コミュニター機、自衛隊機などが使用する公共用飛行場として愛知県が設置・管理を行うことになりました。

中部国際空港の役割

この3月25日には、期間中延べ1500万人の入場者が見込まれている愛知万博が開幕し、中部国際空港

は愛知万博の空の玄関口として世界各国から多くの旅客を迎えることとなります。現在、国を挙げて実施しているビジット・ジャパン・キャンペーンなどと連携し、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増させるという目標の達成をはじめとした観光立国の実現に向けて、中部国際空港は重要な役割を担うこととなります。

また、中部圏の経済規模は、イタリアやカナダなどの世界の主要国と肩を並べる規模を誇り、航空旅客、貨物ともに高い潜在需要を有しています。中部国際空港は、そのような三大都市圏の一つである中部圏の航空需要に対応できる国際拠点空港として、成田国際空港、関西国際空港とともに、我が国が世界の中で、とりわけ急速に大規模な空港整備が進んでいるアジアの中で確固たる地位を維持・強化し、さらなる発展を遂げるために、我が国の経済・社会活動を支え、国際競争力を向上させる役割を果たすことが期待されています。

3大都市圏の後背圏		
我が国の3大都市圏の人口・経済規模は世界の先進国と同水準		
東京圏	35,480	1,074
関西圏	18,790	589
中部圏	8,210	267
1都市圏	4,105	134
2都市圏	3,899	124
3都市圏	3,878	124
4都市圏	3,750	118
5都市圏	3,441	97
6都市圏	3,750	97
7都市圏	3,750	97
8都市圏	4,750	151
9都市圏	3,899	124
10都市圏	3,899	124

1都市圏	東京、神奈川、千葉、埼玉
2都市圏	東京、神奈川、千葉、埼玉、茨城、栃木、群馬、山梨
3都市圏	大阪、京都、兵庫、奈良、和歌山、徳島、香川、岡山
4都市圏	大阪、京都、兵庫、奈良、和歌山、徳島、香川、岡山、鳥取、島根
5都市圏	愛知、岐阜、三重、静岡、長野、富山、石川、福井、滋賀

指標	1都市圏	2都市圏	3都市圏
人口	3,899	3,899	3,899
人口密度	1,105	49	49
人口増加率	3.15%	3.15%	3.15%

## 魅力ある空港について考える

石鍋 裕 (クイーン・アリスオーナーシェフ)  
 石山 智恵 (NHKBS 経済最前線キャスター)  
 平野 幸久 (中部国際空港株式会社代表取締役社長)  
 岩崎 貞二 (司会・航空局長)

### セントレア誕生

**岩崎** 本日は、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

2月17日に中部国際空港が中部圏の新たな玄関口として開港します。この空港は、どのような人にとっても使いやすく、そして、航空機を利用しない人も楽しめるようにさまざまな配慮を施しています。

今回の座談会では中部国際空港を題材として、空港の魅力や空港に対する期待などについていろいろとお話をお聞かせいただきたいと思います。

まず、平野社長から、空港開港にあたっての今のお気持ちを聞かせいただければと思います。

**平野** 空港会社ができたのが1998年の5月で、そして、2000年の8月に現地護岸工事に着手してから、約4年半で開港に至ることになりました。思い返しますと、中部国際空港のプロジェクトを推進するための組織である中部空港調査会と中部国際空港建設促進期成同盟会ができたのが1985年で、それからもつ20年たっているわけです。それができるもつと前から中部圏に新空港を作ろうという動きがあったわけですから、これまでずいぶん多くの方々熱心に取り組んでこられてようやく

実現するわけです。私たちは最後の一番いいところをやらせていただいていますから、たくさんの方々のご期待に応えられるよう、努力をしているところです。

**岩崎** 石鍋シェフは、初めて中部地区に、しかも空港という非常に珍しいところに出店されるわけですが、出店にあたって思われたことなどお聞かせいただけますか。

**石鍋** 最初にお話をいただいたときにはうれしかったのですが、本当にあそこでお役に立っているのかなという懸念もありました。ただ、進行するに従って、仕込みをJAの工場で作ってもらうことで、コスト面の問題や、ゴミや洗い物などの下処理の問題がだいぶ片づいたりして、私たちの負担がだいぶ軽くなりました。その分、仕上げのところでいいコンディションで仕事ができる体制が整い、お客様に美味しいものを提供する環境はできたと思います。あとはお客様に来て頂いて、今後どういった展開になるかが楽しみです。

**岩崎** 石山さんは、中部国際空港についてどのような印象をお持ちですか。

**石山** NHKの名古屋放送局で仕事をしていたこともありまして、先ほど平野社長からお話がありましたように、ずいぶん前から空港の建設計画のニュースをお伝えしたりしてきましたので、いよいよだなという感じです。

去年の秋に番組の名古屋経済特集の取材でターミナルビルや滑走路に実際にいらさせていただきました。現地に行ってみて、まず感じたことはシンプルでわかりやすいということ。名鉄の空港駅から出発ロビーに向かうと、右半分が国内線で左半分が国際線と、色分けされた大きな旗が立っていて、一目でわかるようになっていきます。初めての方でも迷うことが少ないのではないかと感じました。そういう意味で利用者の目



クイーン・アリスオーナーシェフ  
 いしなべ ゆたか  
 石鍋 裕

1948年、神奈川県生まれ。71年にフランスへ渡り、マキシムなどの有名レストランで修行。帰国後、82年に東京・西麻布に「クイーン・アリス」を開店。その後はフランス料理のほか、イタリア料理、日本料理、ベトナム料理、パティスリーショップなど、様々なジャンルの店舗を展開するほか、食材会社もグループとして経営。中部国際空港の食のアドバイザーや愛知万博VIP館など、料理人であるとともにプロデューサーとしての手腕も発揮する。来年春には南葉山にアリス・ヴィラをOPEN予定など、食空間の新しいスタイルを提案し続けている。

線にちゃんと立っていてくれている空港だと思いませんか。

**平野** 10月の時点ではシンプルでわかりやすいという感想をお持ちになったということですが、今、ご覧になると、コストを削減したなんていうのは感じさせないほど立派ですよ。

**岩崎** コスト削減と空港としてはなやかさ、面白さをつましく調和させるのにご苦労されたと思いますが、私もこの前見せていただいて、いろいろ工夫されているなど感じしました。

### いい空港とは？

**岩崎** 今日は、中部国際空港を世の中にいい空港だという宣伝をしていただくのが趣旨でもありますが、空港全般の話もしていただければと思います。

平野社長は世界各地を回っておられて、中部国際空港が1番だとおっしゃりたいのはやまやまだと思いますが、2番目の、中部国際空港に次ぐ空港はどこだと思われませんか。

**平野** 私は海外に駐在していたこともあって、海外の空港もいくつか使いました。当時は、このような仕事をするとおぼろげに空港を利用していたわけですが、使いやすい空港はあまり印象に残っていないもので、逆に、行列が長いとか、遠距離を歩かされたとか、そういう空港は「このヤローツ」という感じで印象に残っているのです(笑)。ですから印象に残らない空港が

いい空港かとなると、それでは困るものですから、いい面で印象に残るようにということを心がけております。他の空港でいいところといえますと、例えばウィーンの空港に着くと何となく音楽のことを思い浮かべたりするとか、その国の文化の香りがする、何か特徴のある空港であると思います。あまり大きな空港は、歩く距離が長いとか、迷ってしまうとか、そういうことでよくないので、ウィーンやミュンヘンのように大体年間2000万人ぐらいの人が使う規模の空港で、その国の文化の香りがただよってくるというのは非常にいいのではないかと思います。

**岩崎** 確かに大きすぎると特徴というのはなかなか出にくいかもしれませんがね。

**石鍋** あまり大きな空港というのは、立派だけどちょっと使いづらい、わかりにくい。僕はコペンハーゲンの空港が一番使いやすかったと思います。たまたま知人がいて便宜を図ってくれたということもあると思うのですが、トランジットするところが泊まれるようになっていたり、面倒くさい手続きなしで飛行機に乗れたりしたところが便利だったし、非常に細かく旅客への対応ができていました。

**岩崎** 何と言っても空港というのは移動の中継点ですから、まず搭乗手続き等がスムーズにいくというのが本来果たすべき役割で、そこを押さえた上でいろいろな要素があるといいですね。

**石山** 最近、世界でも新しい空港が増えていますので、確かにきれいな空港というのはいろいろなところにあるのですが、平野社長がおっしゃったように、そういうところはきれいだとは思いますが、あまり印象に残っていないということがありますね。

空港というのは、嫌な思い出もあって、トランジットがうまくいかないと、悪天候やエンジントラブル



で待たされてしまつて、ずっと缶詰になつたりとか……。

**岩崎** あまりいい思い出がないですか。

**石山** そういうことも一方であつたりしますので、できれば、長い時間いても快適に過ごせるような工夫があつたらいいと思います。タイのバンコクの空港のように、街の匂いとか、その国の人の表情とか、そういうものを感じることができると、その国に来たという実感がわき、印象に残りますよね。ですから、新しい空港も、人の表情とか温かさみたいなものが伝わるような仕掛けがいろいろなところにあると、多くの人の記憶に留まるのではないかと思います。

名古屋の知人に聞くと、飛行機を利用しなくても一度は中部国際空港に遊びに行つてみたいという人がたくさんいます。

一番最初に訪れた方々が「よかった」と周りの方に言つた、「期待したほどでもなかった」といふふうに言

うのか、それはものすごく重要なポイントなのかなと思います。

**石鍋** 重要ですね。

**石山** ですから、開港のときのサービスがとても大事であると思います。

**岩崎** 私は、1月にシンガポールのチャンギ空港に行つてきました。あそこは世界で一番人気の高い空港で、確かに使いやすいビルになっていました。また、快適な気持ちにさせられるというか、ホスピタリティがものすごく空港の中にあると感じました。例えば、入管検査のブースにキャンディが置いてあるのです。入管検査のときは、何か問題があつたらどうしようかと不安になるじゃないですか。そのようなところにキャンディが置いてあり、ホッとさせる配慮がなされているのです。あのような配慮が、お金をかけて何かやっているという感じはなくて、「ウェルカム」という気持ちをよく出して、ホスピタリティがあつて、快適さにつながると思つたのです。

**平野** チャンギ空港には私も全く同感ですし、キャンディもそうなのですが、待たせないのです。例えば非常にタイミングよく荷物が出てくるとか、ちよつと行列が長くなると、入国審査の係員がサツと増えるとか、あのへんは非常にいいと思いますね。

私たちも、物理的には、先ほど言われた長時間空港に滞在する方も快適に過ごしていただけたらよいようにとい



NHKBS  
経済最前線キャスター  
いしやま ちえ  
**石山 智恵**

愛知県名古屋市生まれ。1994年からNHK名古屋放送局でニュースウェーブ東海、「ウィークエンド中部」などのキャスターを務め、1998年から現在に至るまでNHKBS経済最前線キャスターを務める。

## 人にやさしいターミナルビル

うことで、お風呂をつくったりして施設を充実させています。また、ソフト面での取組みもしています。やはりそこにいる従業員一人一人がどういふふうにお客様をお迎えするかということが非常に大切だと思うのです。一度皆さんに評価をしていただいて、厳しいご指摘をいただいて、それを糧によりよくしていくということだと思つのです。

**岩崎** お客様に満足していただくための取組みは、レストラン経営においても共通するところがありませんか。

**石鍋** そうですね、お客様に快適に過ごしていただくために、お客様が求めているものは何かを常に把握し、それに対応していくことはレストラン経営においても大切ですね。

ちょっと宣伝になってしまいますが、中部国際空港には、時間のない方のために、ピュッフェスタイルのレストランも用意しております。待たないで自分の好きなものを好きな分量食べられるようになっていて、それも自分が取った分の値段しか払わないでいいという仕組みにしています。このスタイルは、はじめのうちばかりにいかもかもしれませんが、日本の空港内レストランの主流になるのではと思われるほど便利です。

**石山** 空港は、できるだけ早く通過したいという方と、新しい施設なのでゆっくり遊びたいという方と、いろいろニーズがありますよね。すべてにきちつと対応していくのは難しいでしょうが、それをやっていただけたらとすく快適ですね。

**平野** 早く通過したい人とゆっくりしたい人と、団体もあれば個人もあるし、お年寄りの方もいれば若い方もいますから、それぞれに合わせた対応をするというのは非常に重要だと思います。

**岩崎** 使いやすい空港だという評価を中部国際空港はいただいているところなのですが、使いやすい理由のひとつとしてユニバーサルデザインを採用していることがあげられると思います。国土交通省でも、ユニバーサルデザインについての取組みを始めているところなのですが、中部国際空港はその先駆者だということでも非常に評価が高いのです。

**平野** 使いやすい空港にするため、ユニバーサルデザインの前に、ターミナルビルをT字型にすることによってチェックインしたところからの移動距離を短くしたり、国内線と国際線のチェックインが同じターミナルビルでできるようにしたりしました。

それに加えて、電車のホームから飛行機に乗り込むまで、あるいはその逆の場合もスロープだけで移動できるなど、今言われたユニバーサルデザインという考え方を随所に取り入れています。

今回、特筆すべきことは、障害者の団体の方々に設計の段階から入っていただいたということですが、障害と言ってもいろいろ障害があつて、すべての人に全く問題ない施設というのは実は作れないわけです。ですから、どこを断念するかとか、どういつく考え方でやっていくかということについて、最初の段階からいろいろ意見をいただき設計に反映させました。今回協力していただいた方々も今まで最初の段階から発言する機会がなかったたそうので、そういう面でも非常によかつたと思います。

**石山** 10月に取材させていただいたときに、まさにそういうポイントも見せていただきました。空港駅に着いてから飛行機に乗るところまで全部スロープで行けるとか、広いトイレとか、スロープの途中で平らにな



中部国際空港株式会社  
代表取締役社長  
ひらの ゆきひさ  
**平野 幸久**

1938年生まれ。山梨県甲府市出身。1961年トヨタ自動車工業(株)に入社。トヨタ自動車株式会社第一生産技術部長兼トヨタモーターマニユファクチャリング(UK)㈱取締役社長、トヨタ自動車㈱取締役兼欧州事業部長、関東自動車工業㈱取締役社長などを経て、1998年5月から現職。

っているところが色が変わっていて、遠くからでもそこだけが平らだということがわかるようになっていたりとか、ユニバーサルデザインは、さまざまな施設で取り入れる動きはありますが、中部国際空港においては、かなり徹底されているなと思いました。

今、50代、60代の出国者数が増えているそうので、旅行社もシニア向けのツアー開発に力を入れているようです。元氣なシニアが増えている一方で、身体に不安を抱えている方もいます。ちょっとした心配りは、高齢者の方にも女性にもやさしいですよ。まさにユニバーサルなデザインはこれからの施設に欠かせないと思います。

**平野** 年齢や障害の有無に関わらず、すべての人に使いやすい、バリアフリーを一步進めた施設を中部国際空港はめざしています。

**岩崎** 先日、国土交通省内で、中部国際空港のユニバーサルデザインの事例を紹介させてもらいました。先ほど社長が言われたことですが、結果として良くなったというのはもちろん重要なのですが、そのプロセスいろいろ障害者の方の意見を聞きながらモノを作っていたという点が、いままで欠けていたことなのではないかということ、そこでの評価が高かつたのです。

確かにすべての方が完全に満足できるデザインといふのはありませんが、すべての方が参加されれば、妥協できるようなところとできないところのバランスがうま

く取れると思います。

### 中部圏の新しい物流拠点

**岩崎** 人にとっての使いやすい空港のお話をしていたのですが、貨物も重要です。重量ベースで我が国の輸出入をみると、空で運んでくるのは全体のわずか1パーセントに満たないのですが、金額ベースですと約30パーセントのものは港ではなくて空港を経由しているのです。食材なども値段の張るものはけっこう空港を使っている傾向があります。

これから航空貨物需要も伸びていくと予想される中で、中部国際空港は、貨物のほうでもいろいろ工夫されているのではないのでしょうか。

**平野** 中部地方というのは日本の先端産業の中心なのです。車だけではなくて、工作機械とか、半導体などの生産額が非常に大きいのです。そういう部品を中国や東南アジアなどに運んで製品にして持って来るとか、輸出も輸入も大変多いのですが、名古屋空港は夜間飛行が制限されていたり、滑走路が短いなどの問題がある関係で中部地方の貨物は成田経由が圧倒的に多いのです。中部地方の貨物は一晩かかって成田に着くわけで、技術の最先端でリードタイムが非常に大切な部品が、そこで一晩かかってしまうということは非常に残念なことだったので、今回、中部国際空港ができまして、翌日の搭載だったのが、当日の搭載になり得るということで、リードタイムの面で地元の期待が非常に大きいわけです。

また、中部国際空港は日本の中心にあって、なおかつ国内便がたくさん飛んでいますので、従来よりも短いリードタイムで世界と日本各地が結ばれるということで、日本中の貨物にも非常にうまく使っていただけると思っています。



そのための仕組みもいろいろありまして、非常に開口が広くて奥行きが狭い航空会社の上屋を作って、そこに貨物専用機を直着けできるようになっていて、専用便が着いたら、すぐその上屋に入って処理できます。そしてトラックの流れについても、大きな場所を取って、流れるように作業ができるように工夫しています。

また貨物地区の大きな特徴は、総合保税地域に指定していただき、それを私たちの会社が管理できるようになっているということです。総合保税地域に指定されますと、外国から輸入された貨物の荷揚げ、荷さばきなどを保税状態で処理することができるようになります。そして、税関への手続きが非常に簡素化されます。そういう面で使いやすいのではないかと考えています。

おまけに道路のアクセスがよいのです。伊勢湾岸道路があつて、東海環状道路ができて、名古屋の都心を通らないで岐阜方面や中央道、東名などにつながるのです。

**岩崎** 食材なども世界中のものをお使いですから、素早く食材が届くというのは有り難いのではないですか。

**石鍋** そうですね、通関手続きが早く済み、ものが早く届くというのがやはり一番でしょうね。

一言に食材といっても、エビ類のように、プールをつくらして、そこで弱った体を一度養生させてから持つて行く必要があるものもあり、その輸送方法はさまざまです。あそこはまだまた土地があり発展性があるので、そのようなさまざまな貨物に対応し、より使い勝手のよい施設に変わっていくことを期待しています。

**石山** 最近、アジアなどで日本の柿とかリンゴが高級な果物として人気があつたりしますが、これからそういうものが中部国際空港を介して海外に輸出されるというふうなことも出てくるかもしれませんね。

**石鍋** 出てくるでしょうね。中国には24時間で行くことができるのに、日本と作っているものが違いますからね。愛知は蓴が盛んですし、すぐへたらなから、輸出すればすぐ売れるでしょうし、新しい地域振興になるのではないのでしょうか。

### 観光にも一役買つ

**岩崎** 地域振興にも関することですが、先ほど石山さんがおっしゃいました地元の人の話から、これから空港自体がデイトスポット、観光スポットになっていくのではないかと思うのですが、そういうのはいいです



国土交通省航空局長  
いわさき いじ 貞二  
**岩崎 貞二**

1949年生まれ。滋賀県出身。東京大学経済学部卒業後1974年運輸省入省。大臣官房審議官、航空局管制保安部長などを経て2004年7月から現職。

よね。

**石山** 出店される90店舗くらいのリストを拝見したのですが、それこそ石鍋シェフのお店のよくな全国的に有名なお店から、私が昔からなじみがあるような地元のお店まで、すごくバラエティーに富んでいると思いました。

ただ、空港ですべて完結するのではなく、空港限定商品と本店に行かないと買えないような商品とを分けて、本店にも足を運んでもらうような仕掛けをするなどの工夫をすれば、周辺地域の活性化にもつながるのではないかと思います。

**平野** 一つのお店だけで十分お客様を集めることができるような、そういうお店が90店舗も集まったということはすごいことだと思うのです。そうなるのもっと90倍ではなく、もっとすごいパワーになって情報を発信するということになると思っています。ですから、そついつ熱気があふれる雰囲気の良い施設になるということも思っています。

**石鍋** 商業施設は、国内線側が和風のゾーンで国際線側が洋風のゾーンですね。初めての方でもわかりやすいように分けてあります。

**岩崎** それぞれいい雰囲気が出てますよね。

**石鍋** 空港というのは特別なところで、お土産だとかデューティーフリーだとかを売らないのに行きまですしょう。

**石山** 確かに、ちょっと時間がありますからね。

**石鍋** 用もないのに行くといいことは、いいものがあったら買おうかなと半分思っているわけです。ですから、店先に魅力ある商品を並べていくことが重要だと思います。

ミラノの空港は、下着とか靴下が充実していて、普通のものは他の空港にもあるのですが、デザインもの

で、はきやすいカッコいいものが置いてあるのは、世界広しといえどもあそこしかないですね。ですから、僕はミラノの空港に行くとその下着や靴下を買ってしまいます(笑)。

**岩崎** 食べ物以外の特徴が出てくるというのはいいですね。

**平野** そうですね。中部国際空港でも、陶器のお店がいくつかあります。

**石山** 単なるお土産物屋さんではなく、積極的に探しに行きたくなるような、そういうお店づくりを工夫していただきたいと思えますね。

**石鍋** さしづめ、アジアの人たちが「あそこのを、どういふふうに見つけ出してブームにするかですよ。そのためには、アジアの人たちにびったりフィットするものは何

かというのをよく研究することが必要ですね。

**岩崎** マーケットリサーチというのは固定観念ではできないですね。社会は日々変化していきますから、これまでの日本といえは富士山、京都みたいな考えでは通用しないと思います。空港を運営する上でもマーケットリサーチは大切ですよ。

**平野** 大切なのですが、これがなかなか難しいのです。今はできるだけ固定観念にとらわれない若い人に自由によってもらうことにしています。会社の組織で上の方にいる者だと多分だめだと思うのです。

**岩崎** 50歳以上はだめですね(笑)。

**平野** だめですから、私のやるべきことは、そういうオジサンが口を出さないように配慮して(笑)、若い人に思い切って自分の力を発揮できるような形にすることがなと思っています。

### 国内外の交流の架け橋

**岩崎** 開港後に愛知万博が控えていますね。万博開催時にはアジアだけでなく世界各国から大勢の方が日本を訪れるので、そこで果たす空港の役割は重要だと思います。

**平野** 愛知万博とはずっと二人三脚でやってきたのです。そもそも1997年に愛知万博を開くということがBIE総会で決まって、この空港のプロジェクトがそこで加速されたということがあるのです。前から着々とやってきたのですが、その時点で、万博があるのだったらそれに間に合わせようということ、そこから急速に空港プロジェクトが進み始めまして、それ以来、持ちつ持たれつの関係できています。

空港というのは、国際交流の拠点になりますし、万博というのは国際交流のとても大きなチャンス、きっかけなのです。その二つが同時にスタートすると



いつかは、おそらくこれまでもなかったと思いますし、今後も多分ないと思うのです。ですから、このチャンスをものにして、地域が活性化され、国内外の交流が活発化するというのが重要なことだと思うのです。

**石鍋** これから中国、韓国、台湾、ベトナムなどのアジア諸国は、いろいろなことをやりたがっているところ、ちょうど日本の60年代から70年代にさしかかった頃かなと思うのですが、ものすごいビッグチャンスのときにいい空港ができたなと思います。その機会をうまく利用できるよう、万博の後の利用方法も含めて考えればいいと思います。温泉も雪山も1時間で行ける場所にありますが、それらの観光資源を有効に使う、ハードに仕事をしているアジアの人たちの癒しの里みたいな感じに持っていけたら、観光につながる一番いいのではないかなと思います。

そして、そういう各地の観光資源を県市町村を越えて共有し合って、まとまってくるまくアピールしていったら、けっこうすごいものになりますよ。

**平野** 行政がやるとどうしても県単位・市町村単位ということになるのですが、私たちはもっと広域で考えて、例えば中部国際空港に着いて万博を見て、京都に行つて、関西国際空港から帰るとか、そういう広域の観光が必要だと思えます。

それから、他の地方都市といいネットワークも必要ですね。中部国際空港は二十数都市の地方都市と結ばれているのですが、それを全部回らして、中部国際空港を使うとワンストップで非常に海外に行けますというのを説明したのです。それが非常にいい影響をいただけてまして、例えば徳島からは中部国際空港で阿波踊りをしたいといわれました。なぜだかわかりませんが（笑）。熊本の記事には、「中部国際空港を使うと世界が近くなる」と書いてあるのです。そういう

形で、こちらからアクティブに働きかけると、ちゃんといい反応があるということですね。

**石山** 今、お話を伺っていて、空港開港がそういう地域と地域をつなぐきっかけになったらすごくいいなと思います。

万博会場も、去年の10月に併せて取材する機会があったのですが、率直な印象としては全く派手ではないのです。でも、起伏のある地形を段差なしで回れるような回廊があったり、パビリオンの入り口のところ、外で行列で並ぶ人のために、最新のミスト技術で、省エネルギーの涼しい風を送る仕掛けがあったり、じっくりお話を聞いていくと、「なるほど、よく考えられているな」というのが伝わってくるのです。

時代の流れとしては、きらびやかさで勝負をするのではなく、一つ一つ丁寧に考えて作ったものをきちっと伝えることが大切だと思います。その意味で空港開港や万博は絶好の機会になるのではないのでしょうか。

**平野** 愛知県というか中部地方の人は「伝える」ということをあまりやらないのですよね。

**石山** そうなんです。わりと保守的と言われるし、流動性があまりないとよく言われますが、外の人たちに自分を積極的にアピールして、いいものをどんどん取り込もうという、そういう機運が高まるということですね。開港や万博を一つのイベントにすることなく、この機運が持続されるといいなと思います。

**岩崎** 中部国際空港の魅力からはじまり、日本全国の観光、世界の観光、愛知県の人も加わってくるという（笑）、壮大なお話をいただきまして大変ありがとうございました。

最後に一言だけ、空港への私の期待を述べさせていただきます。私は映画が好きで、一昨日も、トム・ハンクス主演の「ターミナル」を観ました。日本には空

港を題材とした「ターミナル」のような映画はないのです。日本映画で空港の場面というのは、誰かが去っていく手を振って泣いている、こういう場面しかないのです。

空港でドラマが生まれ、恋愛が生まれるということを是非中部国際空港をロケ地にして作ってもらえるような、そういう空港にしてほしいと思います。本日は、どうもありがとうございました。

（平成17年2月1日、「クイーン・アリス 迎賓館」  
（東京）で収録）



## 中部国際空港 開港までのあゆみ (事業採択まで)

中部地方整備局  
財団法人 中部空港調査会

### はじめに

2月17日に開港した中部国際空港については、中部地域のものづくり産業を中心とした経済産業活動の活性化や、人やものの国際的な流動の増大に適切に対応するため、地域主導で、地元経済団体、自治体、国などの関係者が連携して、建設に向けた取組みがなされてきました。その事業化までに、最初の構想から40年足らず、具体的な検討が始まってから20年の歳月が費やされました。以下、その事業採択までの経緯をまとめます。

### 中部国際空港構想の誕生

「東海地域に国際空港を」という構想は、昭和42年に誕生していますが、中部地域で最初に提起された具体的な新空港構想は、昭和44年に社団法人中部経済連合会が発表した「国際貨物空港（一色沖）構想」です。次いで、昭和53年には国際空港問題共同研究会が「伊勢湾に新国際空港が必要である」との提言を行いました。

昭和50年代後半になると、名古屋中をはじめ愛知県、三重県、岐阜県の地方計画や経済団体の各種「ビジョン」の中に、新空港構想がプロジェクトの一つとして位置付けられるようになりました。

### 中部国際空港の事業化に向けた 推進体制の確立

昭和60年1月、中部国際空港の建設を一体となって推進するため、3県1市と地元経済団体等各界で構成する中部国際空港建設促進期成同盟会（以下「期成同盟会」）が結成されました。続いて同年3月、東海3県（愛知、岐阜、三重）選出国會議員による超党派の中部国際空港建設促進議員連盟（以下「議員連盟」）が発足しました。

さらに、議員連盟、期成同盟会において、我が国第3の国際空港の建設促進を図るためには、「科学的・専門的に調査・研究を行う権威ある公益法人」設立が必要との判断がなされ、地元官民が一体となって努力した結果、同年12月、運輸省から設立許可を得て財団法人中部空港調査会が発足しました。これにより、本格的な調査活動が開始されることとなりました。

こうして、中部国際空港の事業化について、地域の主体が連携して推進するための、期成同盟会、議員連盟、空港調査会という体制が整いました。

### 中部国際空港構想の具体化

昭和61年11月、第5次空港整備5箇年計画が閣議決定され、21世紀初頭におけるわが国の国際航空需要に対応するため国際空港のあり方について調査を行うとして、中部国際空港について調査することが盛り込まれました。

さらに、昭和62年6月に閣議決定された「第四次全国総合開発計画」において、「21世紀初頭におけるわが国の国際交通網の充実を図るため、航空需要の動向等を見極めつつ、中部圏等における対応策について調査を進める」と位置付けられたことで、中部国際空港は建設促進に向けて大きく前進しました。

建設促進運動が進められる中、地域がまとまって国に働きかけるには、空港候補地の一本化が必要との判断が

ら、中部空港調査会が昭和61年度から空港候補地の調査を実施し、候補地を決定しました。その後、空港計画、事業化等の調査・検討とともに、現地調査を実施し詳細な検討を行いました。

#### (1) 候補地の決定

候補地については、最初の段階で、3県全域を対象に、地形・水深・土地利用などの観点から、立地可能性が認められる18箇所（陸上部13箇所、海上部5箇所）を抽出しました。

次に、抽出した地区について、地形・気象条件を基に航空機の飛行の安全性の観点から、7箇所（陸上部2箇所、海上部5箇所）に絞り込みました。

さらにこれらを、建設、アクセスの条件及び航空機騒音の影響などについて調査・分析した結果、伊勢湾の3箇所と三河湾の1箇所の併せて4箇所、いずれも海上の候補地が選出され、昭和63年12月に中部空港調査会により「中部国際空港の立地可能性調査の経過について」として取りまとめられ、公表されました。

その後、地元自治体、経済団体などの検討を経て、平成元年3月、3県1市首長懇談会において、「伊勢湾東部の海上」すなわち常滑沖が候補地として望ましいとの合意がなされ、続いて期成同盟会や議員連盟においても了承されました。

#### (2) 中部国際空港基本構想と全体像

中部空港調査会では、候補地の選定に続き、それまでの調査結果の集大成として基本構想を取りまとめるため、空港構想部会、空港立地部会及び航空技術部会の3部会に分かれて検討が行われました。その成果は、国際化の進展と航空需要の見通し、新空港の必要性、新空港の機能・性格など、空港計画全般にわたってまとめられており、中部国際空港基本構想（以下「基本構想」として平成2年5月に公表されました。

また、今後の調査や事業化に向けて関係者の連携を深めるためには、より具体的な空港のイメージが把握できるようにする必要があります。中部空港調査会は「中部国際空港の全体像について」を平成3年6月に公表しました。この中で、新空港の全体像を描き、さらに、それまで「伊勢湾東部の海上（常滑沖）」とされ、ゾーンが

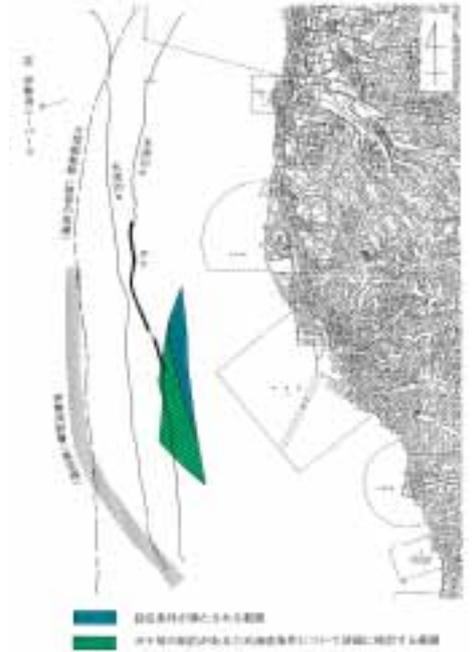


図1 滑走路中心位置の範囲

示されていただけであった空港候補地について、航空機騒音の影響、名古屋港常用航路との関係及び海底地盤条件の3つの制約条件から滑走路の設置可能範囲を検討し、空港の概ねの位置が示されました。(図1参照)。

地元において候補地を選定したことから、具体的な調査・検討が進められていることが航空審議会で評価され、平成2年8月に公表された『第6次空港整備五箇年計画』の基本的考え方(中間取りまとめ)において、調査実施空港とされました。

同年11月には『第6次空港整備五箇年計画』が閣議決定され、中部新国際空港は正式に調査実施空港として位置付けられました。こうして、中部新国際空港は構想段階から事業化に向けて大きく前進しました。

(3) 常滑沖に関する詳細調査の実施

『第6次空港整備五箇年計画』において調査実施空港となったことにより、平成3年度から、国の地方機関、地元自治体及び中部空港調査会は、中部新国際空港に関する各種調査を分担して進めることとなり、学識経験者で構成する委員会を設置するなど、環境、漁業及び海上交通などに関して空港が地元及び影響について調査・検討を行いました(図2参照)。

そして、空港の規模などについて、今後の地域における検討の基礎資料となるよう、平成7年度までに実施した調査結果を整理し、第五港湾建設局(現中部地方整備局)、愛知県、中部空港調査会が『中部新国際空港の規

模等に関する調査(平成7年度)について』として取りまとめ、平成8年6月に公表しました。

(4) 各種検討結果の取りまとめ  
ア 事業化に関する調査(地域としての基本的な考え方)

平成7年5月、『中部新国際空港に関する地域としての考え方』が期成同盟会の総会の決議を経て公表されました。この中で、開港時には3500mの滑走路1本であること、事業費は概ね8000億円程度などの考えが示されました。

これは、『第6次空港整備五箇年計画』に対する地域としての回答であり、また、『第7次空港整備五箇年計画』(後に七箇年計画となる)を審議する航空審議会の地元ヒアリングの説明材料となりました。

イ 各種計画案の取りまとめ

平成9年3月、これまでの新空港に関する検討状況の総まとめ(一部、中間まとめ)として、地域における各種計画案(具体的には「空港計画案」、「環境影響予測案」、「アクセス整備方策案」、「空港事業推進方策案」及び「地域整備構想案」の5つで、

いわゆる5点セットと呼ばれる)が取りまとめられました。そして、国3県1市、地元経済団体及び中部空港調査会で構成する中部新国際空港推進調整会議の審議を経て公表されることにも、地及知多地区)に対す

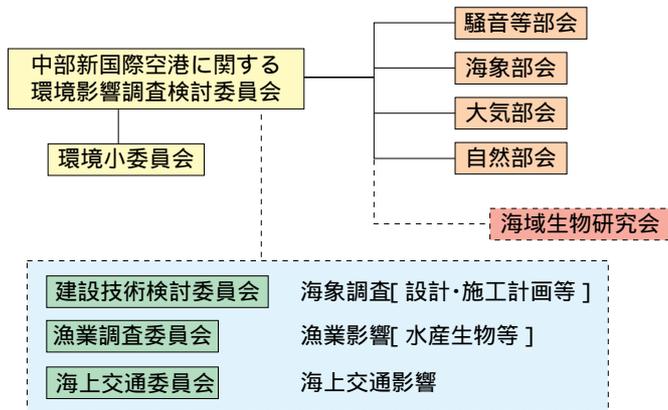


図2 委員会体系図

る「説明会」が開催されました。その後、平成10年4月、中部新国際空港推進調整会議は『中部国際空港の計画案(最終まとめ)』を公表しました(図3参照)。

事業化決定

平成9年11月、自由民主党によって、「第二次緊急国民経済対策」が取りまとめられました。この中に、PFI(Private Finance Initiative 民間主導による社会資本整備)の考え方を導入することが検討され、「中部新空港の事業方式案は、PFIの趣旨に沿ったものである」として、中部新国際空港の整備推進が採り入れられました。このことで、中部国際空港の事業化は大きく前進することとなりました。

平成10年度予算概算要求時の中部新国際空港の事業方式案は、財政構造改革推進方策の趣旨に沿ったよう配慮されたものでした。しかしながら、同空港が国際空港であることなどから、関係省庁と再度協議・調整が行われました。その結果、国が事業主体に直接出資するとともに、民間主導の精神は活かした事業方式に改められました。

このような事業方式をベースに、平成10年度予算で新空港の新規事業化が認められるとともに、その名称を「中部国際空港」とすることが決定されました。こうした地元の熱意と関係者の努力の結果、中部国際空港はその産声をあげたのです。

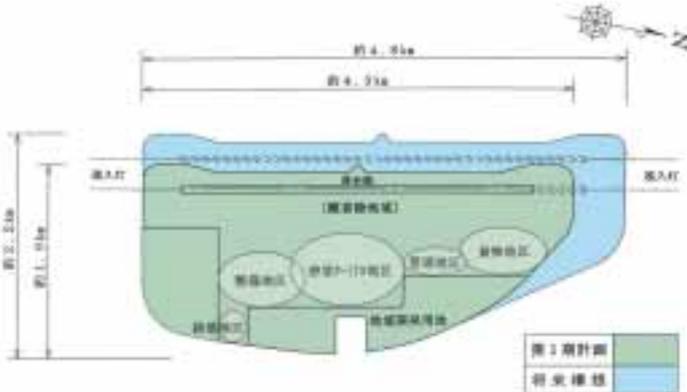


図3 空港用地の形状及びターミナル地域の地区配置(一部修正)



また、埋立免許では16工区に分割し、上物の工期などから完成すべき時期を逆算し、ターミナル地区など工事が長期に及ぶ工区から早期に竣功させ、上物工事に引き継ぐことで全体工期の圧縮を図りました。

これらは、原地盤条件に比較的恵まれた位置に空港島が計画されていたことに加え、施設計画段階から滑走路や旅客ターミナル地区を沈下の少ない区域に配置したことによる部分が大きいと考えられます。

**用地造成段階での舗装路床の構築**

滑走路・誘導路・エプロン部分の造成では、引き続き実施される舗装路床の構築を含めた一体的な施工・工程管理を実施し、全体工程の圧縮を図りました。埋立と同時に路床としての締固め密度が得られるよう、路床部分では薄層（約50cm）に埋立柱材の撒出し・敷均し・転圧を繰り返し品質管理しながら実施しました。これは、原地盤条件や埋立柱材の品質確保などの現場条件により可能になりました。



図3 空撮でみる空港建設工事の変遷

11月には着陸料の決定、平成17年1月には鉄道アクセスの名鉄空港線の開業、道路アクセスのセントレアラインの開通、2月には海上アクセスの津なぎさまち（三重県津新港）からの高速船が運航を開始し、そして平成17年2月17日、中部国際空港セントレアは開港を迎えました。

中部国際空港のおゆみ（事業採択後）		
平成10年	4月	中部国際空港の設置及び管理に関する法律施行
	5月	中部国際空港株式会社設立
平成11年	6月	中部国際空港連絡鉄道株式会社創立
平成12年	3月	知多横断道路の新横断事業化が認められる
	4月	運輸大臣（当時）が中部国際空港（株）に飛行場設置許可
		中部国際空港連絡鉄道（株）及び名古屋鉄道（株）に鉄道事業許可
	6月	愛知県知事が公有水面埋立免許を交付
	8月	空港の埋立工事二着手
	11月	道路連絡橋工事二着手（愛知県）
平成13年	1月	空港連絡線の工事二着手（中部国際空港連絡鉄道（株））
	3月	中部国際空港の護岸工事が概成、空港用地の埋立開始
	5月	中部国際空港の愛称が「セントレア」に決定
平成14年	1月	旅客ターミナルビルの建設工事開始
平成15年	2月	空港用地の埋立工事概成
	7月	貨物ターミナルビルの建設工事開始
	10月	中部国際空港変電所完成（中部電力）
平成16年	2月	上水道供用開始
	3月	下水道供用開始
		滑走路・誘導路・エプロン舗装工事概成
	6月～	飛行検査、飛行場及び航空保安施設の完成検査
	9月	飛行場及び航空保安施設の完成検査の合格通知受理
	10月	旅客ターミナルビル等竣工
	11月	着陸料の決定
平成17年	1月	貨物施設の竣工
		名鉄空港線の開業及び自動車専用道「セントレアライン」の開通
	2月	津なぎさまち（三重県津新港）から高速船運航開始
	2月17日	中部国際空港セントレア開港

**空港舗装へスリップフォーム工法などの導入**

エプロンのコンクリート舗装には、スリップフォーム工法を空港舗装では日本で初めて本格的に採用しました。本工法は、コンクリートの供給・敷均し・締固め・成型・平坦仕上げなどの作業を一連の機械編成のもと、型枠を使用せずに連続してコンクリート版を施工する工法で、工事規模が大きく、連続的な空港舗装では施工能力が期待できました。また、アスファルト舗装ではシックリフト工法（舗装の一層の仕上がり厚を厚くする工法）を採用するなどして、約87haのコンクリート舗装、約85haのアスファルト舗装を約1年強で完成させました。

このほかにも、積極的に施工業者などからの提案なども受け入れて、従来にない非常に短い工事期間で、中部国際空港の整備は進みました。

平成16年10月には旅客ターミナルビルなどが竣工、11月には着陸料の決定、平成17年1月には鉄道アクセスの名鉄空港線の開業、道路アクセスのセントレアラインの開通、2月には海上アクセスの津なぎさまち（三重県津新港）からの高速船が運航を開始し、そして平成17年2月17日、中部国際空港セントレアは開港を迎えました。

人と物、人と情報の交流拠点に

この大プロジェクトは、昭和44年地元経済界による構想に始まり、産官学の非常に多くの方々のご尽力の結果、実現されてきたものです。また、建設に採用されたさまざまな技術など、空港会社だけの努力では達成できない成果が土台となつて無事完成を迎えることができたものです。

セントレアが世界との窓口の一つとして人と物の交流拠点に、また、空港機能以外にも人・情報の交流する場所として機能していくよう、今後とも取り組んでまいります。

【参考文献】

- ・『中部国際空港セントレアの建設』菅沼史典、土木学会誌12月号2003
- ・『中部国際空港建設工事記録』平成17年2月

# 寄稿

## 中部国際空港の今後の展望



岐阜大学地域科学部教授  
竹内 伝史

### 国際貨物空港から始まった空港の構想

中部地域の新空港の構想が初めて公に検討されたのは1960年代の後半にさかのぼります。当時は、成田空港が地元との調整を進めながら工事着手に向けて動いていたことであり、運輸省(当時)に入省した私は、新東京国際空港公団に出向して、工事計画・測量等に携わっていました。その頃に中部地域で地元が中心となって新空港の検討が進んでいたことを覚えております。

それが1969年(昭和44年)に(社)中部経済連合会が国際空港の可能性について検討を行った、国際貨物空港(一色沖)構想であり、新日鉄の前身である東海製鉄が工場を構えるなど、中部地域は太平洋工業ベルト地帯の中心としてものびのびと立派を目指していた時期であり、これを支えるという意味と、当時は国際旅客が中心であった成田空港と差別化を図るという意味で、新たな空港

は国際貨物を中心として取り扱う空港として位置付けられていました。

しかしながら構想策定後、特に目立つた進捗はなく、地元の見直しも下火となっていました。また、関西国際空港の開港に向けた動きや、名古屋空港の容量が将来的に逼迫する懸念等から、1985年(昭和60年)、地元自治体や地元経済界の期待を受けるかたちで、(財)中部空港調査会が立ち上げられ、本格的に空港建設に向けた検討が始まりました。調査会には理事会や評議員会に加え、専門の学識経験者を集めて研究を進める専門委員会が置かれました。また、専門委員会の下には若手の学識経験者を中心とする専門部会(空港構想部会・空港立地部会・航空技術部会)が設置されました。私は空港構想部会に所属し、構想づくりに参画することとなり、中部国際空港が目指すべき姿、持つべき機能等について、日夜議論を重ねていくこととなりました。

### 中部国際空港の構想コンセプト

#### 都市型空港(ゲートウェイ空港)

日本の拠点空港を「ハブ空港」と称する向きもありますが、相当程度の人口集積と産業集積を有する日本の大都市がもつべき空港は、その都市(産業)機能を支援する背後圏地域と密接な関係を持った「都市型空港」であると考えています。

かつての名古屋空港は海外への航空便が少なく、中部地域の海外への窓口としての機能は十分とは言えませんでしたが、(財)中部空港調査会の調べによると、1985年の中部圏発海外向け貨物のうち、名古屋空港取扱貨物はわずか1%程しかなく、名古屋空港発の国際貨物に関してはタリフ(料金表)が存在しない有様でした。航空貨物を地元の空港から適正なコストで、円滑に運び出せない状況では、関東や関西に立地している企業と比較して、中部に立地する企業は、余計なコストがかかたり、運賃等のペナルティを背負っていることとなるので、このようなペナルティを克服することが必要でありました。そのために、中部地方に背

後圏地域と密接な関係を持つ都市型空港の整備が必要だと考えていました。

旅客の観点から見ても、都市型空港の整備を進める必要があります。経済が停滞している際は、時間を要しても安価であるハブ&スポーク方式が旅客からは望まれています。付加価値の高い航空サービスの提供を望んでいる旅客にとっては、やはり目的地への直行便の就航が大事であります。

すでにハブ空港として成功しているシンガポール国際空港や、香港国際空港の発展は、日本の都市型空港の脆弱さを表しているとも考えられます。中部国際空港は、成田国際空港や関西国際空港とともに、世界各地に開かれた日本のゲートウェイとしての都市型空港を目指していくべきであると考えました。そして、地元需要に対応することを根本にすえ、それが結果として日本のゲートウェイ形成に寄与するという意味から、中部の要、日本の要、中部国際空港というキャッチフレーズを用意したわけでありました。

#### 「Sea or Air」という輸送形態

中部国際空港は構想当初から貨物空港としてのコンセプトが盛り込まれており、貨物ターミナルが機能的に配置され、効率的な航空貨物の取扱いが可能な空港となっています。

昨今「Sea and Air」という航空輸送と海上輸送を組み合わせた輸送方法が脚光を浴びていますが、ごく限られた貨物の輸送形態であり、陸上輸送できない大型貨物等を除くと、一般的には難しいのではないかと考えます。特にアジア諸国から見ると列島の裏側に位置する伊勢湾ではなおさら難しいと考えています。

むしろ、商品の付加価値の大小に関わらず、とにかく迅速な輸送が必要な貨物は航空輸送で取扱い、多少時間に余裕のある貨物は「コストの安い海上コンテナ輸送を行うこととし、これらの選択を自在に行うことで、荷主や顧客のニーズに応えた高度な物流を実現する」という「Sea or Air」という概念が中部国際空港において重要になるのではないのでしょうか。幸いなことに中部地域においては、ス

「スーパー」の中核港湾に指定された名古屋港、四日市港と中部国際空港が近接しており、港湾と空港の貨物を総合的に取り扱う高度な物流倉庫等を有するロジスティクスハブを臨海部に形成するという構想や高規格幹線道路網の整備が進みつつあることから「Sea and Air」の活用よりも「Sea or Air」の活用を期待することができそうです。

### 空港駅前論の展開

かつて鉄道アクセスが完備していなかった頃、成田空港では送迎客をシャトルアウトし、箱崎のバスターミナルまでしか送迎客が来られませんでした。そのため、ヨーロッパの諸空港と比較して、成田空港の非航空収入は非常に少ないものでした。鉄道の駅を考えた場合、単なる交通の結節点としての機能だけではなく、鉄道の駅前に商業施設や公共施設が立地し、多数の人が集まり賑わうエリアとなっています。空港においても、その周辺に例えば「コンベンション施設等の高度な都市機能を立地させることにより、より一層の集客効果が発揮できることから、航空収入にとどまらず非航空収入を得ることができそうです。こうした空港の周りにあたる駅前のように様々な施設を立地させる空港駅前論も、空港活性化の一つと考えています。

### エアフロントの活用

シカゴに行った際に私が感銘を受けたのは、飛行機が国際会議の行われていたメッセ会議場に横付けされ、人々は歩いてメッセに入ることであったこととあります。このように中部国際空港においても、航空機が駐機しているエリアと各種空港周辺施設が効率的かつ直接に接続している「エアフロント」という概念が重要であります。

中部国際空港では、貨物の面でエアフロントを最大限に活用するというコンセプトをもとに設計されています。例えば、航空機から貨物を取り出し、仕分けするエリアまで、トトラックに積み替えることなく航空貨物専用車両を用いてそのまま牽引して運搬することができるよう、空港島内の一部の道路で専用走行レーンが設けられています。私が座長を務め、中部地方整備局や財（中部空港調査会）等が事務局となっている「中部圏における航空物流研究会」

においても、エアフロントの有効活用を含め、効率性の高い空港利用モデルの検討を行っているところであります。

このように、中部国際空港では、様々なコンセプトを織り込んだ構想に基づいて整備が行われてきました。都市型空港という概念は、名古屋中心部からの鉄道アクセスが非常によいこと、中部国際空港への日本国内線就航便数の豊富であること等から実現できたのではないかと考えています。「Sea and Air」や「Sea or Air」に関しては、名古屋港、四日市港がスーパー中核港湾に指定され、両港湾と中部国際空港の連携がスーパー中核港湾プロジェクトの骨格に据えられたことで、俄然実現性が出てきたと感じます。空港駅前論の実現については、旅客ターミナルが必要最小限に作られたことや、コンベンション施設等の高度な都市機能がないことから、十分であるとは言えませんが、今後の空港の利用動向次第では拡張の可能性はあると考えます。エアフロントの有効な活用に向けては、国内ではじめて空港と隣接地区を含んで総合保税地域が誕生するなど、従来の空港にはない付加価値物流も含めた効率的な物流の実現が期待されます。

このように、構想段階で描かれていたコンセプトを踏まえ、数々の創意工夫を盛り込み完成された中部国際空港は、関係者の努力の結晶であり、元気な中部地域の経済産業活動をよりいっそう盛り上げるものとして大いに期待されており、構想段階より携わっている者としては非常に感慨深いものがあります。

### さらなる中部国際空港の発展に向けて

中部国際空港は、他の空港と違って需要創出型の空港と考えられることから、これまで述べてきた様々なコンセプトの実現に向け、挑戦していく余地がまだまだあります。ゆとりのあるキャパシティの中で様々な挑戦を行い、こうしたコンセプトを実現させることが、中部国際空港のさらなる飛躍のためには必要であります。その実現のために、とりわけ空港アクセス、複数滑走路、全体構想の三点を挙げたいと思います。

一点目のアクセスに関しては、日本の真ん中にあるという地理的特性を活かして、空港と高速陸上交通機関とをより緊密に結びつけることが重要であります。知多半島横断道路や伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道の東側が開通し、アクセスが以前と比較すると向上していますが、北陸を中部国際空港の背後圏と考え、東海北陸自動車道と湾岸地域の道路を結びつける必要であります。また、北陸や長野からも十分に集客出来ると考えられることから、JRRの特急からの利便性を向上させることも重要であります。

二点目は、滑走路が一本しかない点であります。確かに、名古屋空港と比較すると滑走路延長が大幅に長くなく、大型航空機の就航が可能になった点は大きな進歩であります。しかし、滑走路のメンテナンス期間中や、滑走路上で飛行機に何らかのトラブルが発生した場合でも常に航空機の離着陸が行える空港を目指すためには、複数の滑走路が必要であります。一本の滑走路が必要なほど旅客・貨物需要がないという意見もありますが、そのような視点ではなく、リダンダンシー（二重性）機能を持ち、如何にして常に安心して使える「空港を形成するの」ということを中心にして議論をすべきであります。このことは空港として大きなセールスポイントとなると考えます。世界の航空会社から信頼される空港として多くの航空便を呼び込むためには、複数滑走路は是非とも必要であります。

三点目の全体構想については、中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港などと違い、開港時に全体構想計画をもっていないことが問題であります。とりあえずの整備事業は終わりましたが、その先の将来構想は現在のところ白紙状態であり、先に述べたコンセプトを実現させるには、一部国際空港が中部地域とともに発展していくためには、一刻も早く全体構想を策定し、それを進めていくべきであると考えます。個人的には、平成17年2月17日の中部国際空港の開港は、あくまで「暫定供用」であり、真の「中部国際空港」の完成は、道路・港湾をはじめとする空港を取り巻く社会資本が整備され、空港においては先に述べたコンセプトが実現されたときであると考えています。

# 寄稿

## 空港と共生するまちづくり



愛知県常滑市長  
いしはし せいこう  
石橋 誠晃

常滑市は、知多半島西海岸の中央に位置し、温暖な気候と豊かな自然に恵まれた人口5万人のまちで、千年の歴史と伝統を誇る常滑焼の産地として全国に知られています。

平成元年3月、このまちの海上が中部国際空港の建設候補地に合意されたから、早いもので16年が経過し、2月17日に「常滑から全国へ、そして世界へ」私たちの夢をのせて、中部国際空港セントレアが開港いたしました。振り返りますと、空港やアクセス、地域整備の構想・計画段階から建設着工に至るまでの間、工事着手に向けて数多くの地元説明会や漁業補償交渉、用地交渉などが行われました。また、平成12年8月の空港建設着工から4年半の工事期間においては、市民の皆さんにも日常生活の中で大変ご迷惑をお掛けするとともに、ご協力をいただきました。

常滑市にとっては、未だかつて経験したことのない大プロジェクトでありました。

### 空港関連地域整備事業

市といたしましては、平成8年3月に、空港のもたらしインパクトを適切かつ最大限に活用した「空港との共生」をまちづくりのテーマに、第3次常滑市総合計画「とこなめ21世紀計画」を策定し、市議会と共に様々な取組みを進めてきました。

その代表的なものとして、空港建設にあわせて今しかできない事業を「空港関連地域整備事業」と位置付け、愛知県等関係機関から支援をいただきながら積極的に事業を推進してきたことが挙げられます。

その主な事業は、次のとおりです。

#### 交通基盤の整備

- ・ 北条向山線街路事業（市の東西幹線道路として整備完了）
- ・ 海岸線街路事業（市の南北幹線道路として事業中）
- ・ 名鉄常滑線高架化事業（空港連絡鉄道・空港線新設事業に伴う既設路線約1・5kmの鉄道高架化事業完了）

#### 良好な市街地の形成

- ・ 常滑多摩土地区画整理事業（組合施行 面積約48ha 事業中）
- ・ 常滑西・東特定土地区画整理事業 独立行政法人都市再生機構および市施行 面積約71・3ha 事業中）
- ・ 常滑駅周辺土地区画整理事業（市施行 面積約5・39ha 事業中）

#### 生活環境の整備など

- ・ 公共下水道事業（空港島へ汚水中継ポンプ場を建設 空港島および空港対岸部への配管整備など 一部完了）



名鉄常滑駅と空港線



常滑浄化センター

- ・ 上水道拡張事業（給水区域拡張、中央配水場を整備 空港島および空港対岸部への送配水管整備など 一部完了）
- ・ 空港関連消防施設整備事業（空港島へ消防署空港出張所を建設、消防車両を配備 完了）

なお、公共下水道事業は、スケールメリットを活かして、空港島および空港対岸部の埋立地で発生する汚水を市街地の汚水と共に常滑浄化センターで一括処理をしています。

また、とりわけ印象に残ったことは、名鉄常滑線高架化事業です。工事期間中、2駅区間を電車で代わってバス運行を行い、多くの鉄道利用者の皆さんに不便をお掛けしましたが、無事に工事が完了し、約1年9か月後に一列列車を新しい常滑駅で迎えたときの感激は、一生忘れられません。

### 地元企業等の取組み

次に、地元企業等の取組みにつきまして、ご紹介いたします。

- ・ 旅客ターミナルビル1階 センターピアガーデンに、とこなめ焼協同組合が制



大型プランター



とこなめ工房・陶翔

作した14個の「大型プランター（直径1・3m、高さ1・0m）」を設置

・ 団体待合ロビーの壁に、陶芸家の吉川正道氏（常滑市原松町）が制作した陶壁『The water of life 渚（みぎわ）』を設置

### 旅客ターミナルビル4階

・ 商業施設スカイタウンに、常滑焼の店舗「とこなめ工房・陶翔（とつしょう）」を、また、あいち知多農業協同組合が「季果旬菜（きかしゅんさい）」の店・あぐりす「および「花工房・あぐりす」を出店

### 旅客ターミナルビル国際線の前庭

・ 市民参加による名前入り陶板「セントレア開港記念プレート（約3万枚）」を設置

### その他

・ 管制塔や旅客ターミナルビル、下水道、滑走路地下などに、地元企業のタイルやトイレ、下水道システム、陶管等を実施

地元企業等のご努力に敬意を表するとともに、中部国際空港株式会社の地元への配慮に対し感謝を申し上げます。

## セントレア開港による期待と不安

セントレアの開港と空港関連企業の進出により、従業員数（約1300戸）が市内に建設され、減少していた人口が増加に転じ、また、市民の雇用機会も増大しています。これらは空港のもたらすインパクトであり、大変ありがたいことです。

また、広域交通網が飛躍的に向上したことにより、国内外からの来訪者の増大も期待できます。しかしながら、常滑のまちが通過される可能性もあり、従業員の皆さんが前述の区画整理地区等へ定住していただくとともに、観光の中心・やきもの散歩道が来訪者で賑わうなど、常住人口および交流人口をいかに増加させるかが課題になります。

幸い、待望の空港関連税収が入り始めます。事業中の空港関連地域整備事業の推進や福祉・教育文化の充実、レクリエーション施設の整備、さらに観光の広域連携、景観形成、人材育成など、まちの魅力づくりに貴重な税収を効果的に投入していくことも重要になります。

一方、24時間運用の国際空港の開港は、航空機騒音など環境問題や交通事故の増加、犯罪の多様化、航空機事故、感染症対策など不安な面も考えられ、国、県等関係機関との連携強化を図っていく必要があります。

## これからのまちづくり

3月25日に、「愛・地球博（愛知万博）」が開幕します。これを機会に、中部圏・名古屋圏が経済的に発展し、世界的に魅力ある観光地になることで、セントレアへの航空路線・便数も増加していくと考えます。そして、空港島および空港対岸部への企業立地も進み、雇用・所得の増加や消費拡大、人口増加など、地域が発展していくものと大いに期待しています。

また、地元自治体といたしましては、セントレアへのもう一つのアクセス道路として期待される西知多道路の整備や中部臨空都市国際交流特区の推進など、微力ながら空港を支えるための努力をしていく考えです。

こつした地域と空港が一体的に発展していく、いわゆる「地域と空港との共生」は、現在、策定中の「第4次常滑市総合計画」においても重要な柱になっています。また素案の段階ですが、市の将来都市像は第3次を継承し、「世界に開かれた生活文化都市」、また、将来人口（平成27年度）は6万4千人としています。

最後になりましたが、国、県等関係機関や中部国際空港株式会社、進出企業の皆さまにおかれましては、引き続き、常滑市のまちづくりにご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

国際空港の開港等新たな社会環境の中で、より豊かで個性的な生活文化を育むと共に、それらを全国や世界に発信し、魅力的で感動に出会える都市をめざす。



セントレア開港記念プレート

### プロフィール

常滑市市長公室長などを経て、昭和62年6月助役、平成3年12月から現職。

## 中部国際空港へのアクセス

政策統括官付 政策調整官室



広域アクセス地図（中部地区）

中部国際空港のアクセス整備については、平成9年3月「中部国際空港推進調整会議」における「新空港は、名古屋都心から約30kmの位置に設置することか



近郊アクセス地図

ら、中部圏における交通体系の現状を踏まえ、航空需要の動向、交通事業者の採算性の確保等を勘案しつつ、アクセスの整備を図っていく必要がある」との基本的な考え方に基づき、道路アクセス、鉄道アクセス及び海上アクセスにかかる整備方策案が決定されました。

また、「中部国際空港関連シティ・エア・ターミナル（CAT）整備等調査委員会」（平成9～10年度）において、疑似空港空間としてのCATの必要性については乏しいものの、バス利用客に資するサービスの提供や、鉄道主要駅での結節改善等の課題等について、早急に連絡・協議体制を整備することが必要であるとの調査結果も得られました。

以上を踏まえ、平成11年6月に中部運輸局を事務局として、中部国際空港アクセス利便性向上対策協議会が設置され、関係者が具体化に向けて取り組んできました。

### 整備された各アクセス

鉄道アクセスについては、名鉄常滑線常滑駅・中部

国際空港駅（営業キロ4.2km）間の路線施設が中部国際空港連絡鉄道（平成11年6月17日設立）により建設され、併せて名鉄常滑線榎戸駅から常滑駅までの区間（1.5km）が高架化されました。また、名古屋鉄道（株）により、名鉄常滑線の曲線改良工事、施設の高速度対応、変電所能力の増強、車体傾斜装置付き新型車両の投入などによるスピード化が図られ、名鉄名古屋駅から空港駅まで最速28分で運行されています。

航空旅客の流動に配慮した乗継利便性の向上を図る上で、広域アクセス拠点とした名古屋駅及び名古屋都市圏アクセス拠点とした金山駅について、他社線から名鉄線への乗換動線改善やバリアフリー施設の整備、ピクトグラム（形状を使ってその意味概念を理解させる記号）を活用した多言語案内表示など、関係鉄道各社などが連携し、わかりやすくスムーズに移動・乗り継ぎできるターミナル駅となっています。

道路アクセスとしては、高規格幹線道路を活用して、名古屋都心地域から空港まで30～40分でアクセスすること及び空港60km圏域内の主要都市から概ね1時間でのアクセスを確保することを目指してきたところであり、知多横断道路（8.5km）及び中部国際空港連絡道路（2.1km）が整備されたことに伴い、この目標が概ね達成され、既設の名古屋高速道路や知多半島道路を経由することで、名古屋都市圏からのノンストップアクセス（ETC利用）が可能となりました。さらに第2東名高速道路、東海



名鉄新型車両走行写真

環状自動車道などの整備も進み、県外などからの広域的なアクセスの充実が図られました。  
 こうした道路整備状況にあわせ、空港へのバスアクセスも充実強化されています。  
 中部地域の26都市（經由都市含まず）とを直結し、名古屋駅・名古屋中心のホテルなどからも乗り換えなしで直通運行しています。また、渋滞や環境に配慮したパーク&バスライドについての導入も積極的に推進され、主要高速道路インターチェンジバス停付近などを中心に駐車場が多数設置されています。  
 タクシーアクセスについては、鉄道・バスアクセスの補完的役割はもちろんのこと、ドア・ツウ・ドアなどタクシーの特性を活かした乗合タクシー及びエリアごとに運賃を定めた定額タクシーを導入しています。  
 海上アクセスについては、三重県から2つのルートが設定されています。一つは、津エアポートライン(株)の高速船（124トン、旅客定員110名）による津松坂港から空港までの航路です。高速船は、1日に14



周辺アクセス鉄道・道路地図

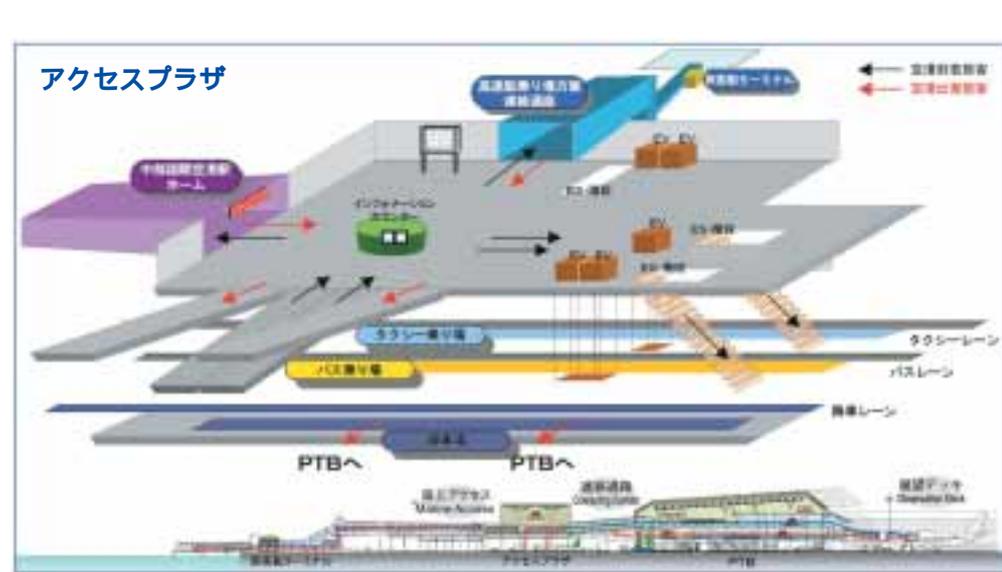


伊勢湾フェリー(株)フェリー



津エアポート(株)高速船

往復が運航されており、その所要時間は片道40分と、鉄道・自動車に対し時間及び料金の優位性をアピールしています。  
 もう一つは、伊勢湾フェリー(株)のフェリー（2331トン、旅客定員500名・乗用車43台）による鳥羽港から常滑港（空港対岸部）までの航路です。フェリーは1日に5〜6往復が運航されており、その所要時間は片道1時間40分です。全国初の試みとしてリムジンバスとの連携により、鳥羽駅前から空港までのアクセスが実現されています。  
 以上のように中部国際空港へのアクセスは、多様な交通モードが整備され、大変充実したものとなっていますが、その受入施設として空港アクセスプラザの役割を見逃すことはできません。アクセスプラザは、鉄道・バス・タクシー・船舶及び自家用車による各種アクセス交通機関と空港旅客ターミナルビルとの連絡機



アクセスプラザ(イメージ)

能交通・観光などの情報提供機能を持った施設であり、国内外からのお客様の移動・乗り換えがたいへんわかりやすいように設計されています。  
 中部国際空港は、国内線と国際線の乗り継ぎ利便性の高い空港として注目されているところですが、就航便数の増強による航空ネットワークの充実とともに空港アクセスがより充実されることによって、さらなる飛躍が期待されています。  
 (資料提供 中部国際空港株式会社)

## 中部国際空港における環境配慮とユニバーサルデザイン

中部国際空港株式会社

### 環境への配慮 環境先進空港を目指して

中部国際空港株式会社は「環境への配慮」を基本理念の一つとして掲げ、環境負荷やエネルギーの消費を可能な限り低減した21世紀の循環型社会にふさわしい環境先進空港を目指しています。空港施設の基本構想段階から、計画設計、施工、そして現在の空港運営に至るあらゆる段階で環境配慮に取り組んでいます。また、空港建設初期の2000年12月からは、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001も取得して環境活動を行っており、環境負荷の低減に向け、継続的な取り組みを実施しています。中部国際空港の主な環境配慮について、以下にご紹介します。

### 航空機騒音への配慮

航空機騒音に係る環境基準を超える地域が陸域にばかりからないように海上に空港を建設しました。

### 海域環境への配慮

海水の流れに配慮して、空港島の位置及び形状には、次

航空機騒音に係る環境基準について  
(単位：WECPNL)

地域の類型	基準値
I	70 以下
II	75 以下

- I:専ら住居の用に供される地域
  - II:I以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域
- WECPNLとは、生活環境において、航空機騒音のうるささの程度を表す尺度で、一般に「うるささ指数」と呼ばれています。



航空機騒音の予測結果

のような対策を行いました。

対策 … 空港島と対岸部との最小海域幅は約1.1kmを確保

対策 … 丸みを持たせた島の形で海域幅を拡大  
対策 … 島の角に丸みを持たせ渦の発生を抑制  
また、空港島の護岸では、アラメやカシメなど大型で多年生の海藻を移植した藻場の造成を行っており、海の生物が集まるよう工夫しています。



空港島と海水の流れの関係



移植した藻場 護岸に集まる魚

空港島護岸の様子

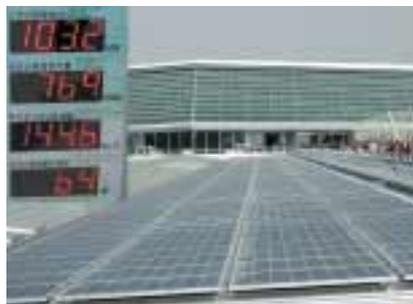
### 空港施設における環境配慮

旅客ターミナルビル及び以下、ターミナルビルなどの空港

施設には、4740kWのガスタービン発電機を使用した「シエレーションシステム」による地域冷暖房システムや太陽光発電システムなどを導入し、エネルギーの有効活用を図っています。

エプロン(駐機場)では、駐機中の航空機の空調などの動力をまかなう固定式の地上動力装置(GPU)を27のスポットに設置しており、駐機中の航空機のエンジンから出る排ガスや騒音の削減を図っています。また、航空機への燃料給油に、地下埋設管でエプロンまで燃料を届けるハイドラント方式の給油システムを導入しており、燃料を運ぶレフューラー(給油タンク車)の運行とそれに伴う排気ガスなどの削減を図っています。

その他、空港で使用する車両に天然ガス自動車をはじめとする低公害車の積極的な導入や、ターミナルビル本館の店舗から出る厨房排水を処理してトイレの洗浄水に再利用するなど、さまざまな面において環境配慮を行っています。



太陽光発電パネル(ターミナルビルセンターピア屋上)



天然ガス自動車の導入

### 環境監視の実施

空港島及び空港対岸部の存在や、空港の供用に伴う環境に及ぼす影響を把握し、必要に応じて適切な措置を講じることにより環境の保全を図るため、環境監視を実施しています。

環境監視は、各専門分野の学識経験者で構成される「空港島及び対岸部の環境監視に関する検討委員会」及び周辺関係自治体の意見を踏まえ、調査項目、調査地点、調査

頻度などについて具体的に定めた、空港島及び空港対岸部に係る環境監視計画」に基づいて実施しています。

なお、監視結果は、ホームページやターミナルビル1階にある情報コーナーで公開しています。ホームページアドレス <http://www.cjac.co.jp/>。

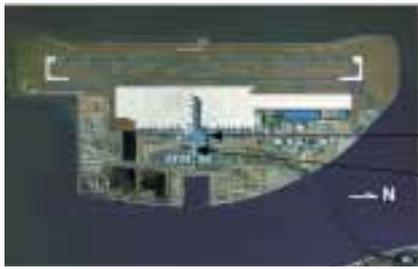
### ユニバーサルデザイン 使いやすい空港に 空港計画における使いやすさの工夫

セントレアは、誰にとっても使いやすいものとするため、空港の計画段階からさまざまな工夫をしています。

ターミナルビルは、国際線、国内線を一つにまとめることともに、鉄道やリムジンバスなどの交通機関を集約したアクセスラザと隣接させています。

左の写真に見られるとおり、南北に伸びるウイングと滑走路に向つてセンターピアからなるターミナルビル、それに連なるアクセスラザなどの建物が一体となって配置されており、鉄道などの交通機関から容易に航空機までアクセスできることがわかります。

アクセスラザからターミナルビルへは、斜行式動く歩道を設置したコリドーにより出発ロビーおよび到着ロビーと結んでいます。アクセスの中心となる鉄道駅の高さをターミナルビルの出発階高さ約12m、到着階高さ約6mの中間の約9mとするこ



空港全景(中央が旅客ターミナル)

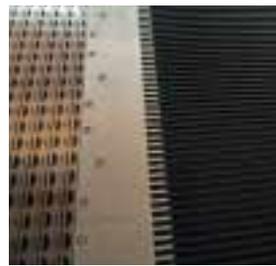


空港ターミナル断面図

いずれの階へも移動しやすいようにしています。また、航空機の搭乗口までもスロープを中心とした移動経路となっており、利用される方の円滑な移動を支援しています。

ターミナルビルの規模は約22万㎡、各ウイング、センターピアとも400m程度の長さでお客様が快適に移動できるスケールです。立体駐車場は500台のコンパクト化されたターミナルビル前面に6棟配置、各ユニットのフロアは一望できる規模で、駐車場所をわかりやすいものとしています。また、空港駅構内から手荷物カートが使用できる我が国で初めての構造としており、利用者の負担を極力軽減する工夫をしています。

航空機間の乗り継ぎについても、国際線と国内線を一つのターミナルとしていることから、乗り継ぎ時間が短く、利便性が非常に優れていることが大きな特徴です。



段差のないムービングサイドウオーク乗入口

### ターミナルビルのユニバーサルデザイン

セントレアのターミナルビルでは、快適な空間、明快な動線、シンプルな構造を施設計画の基本としています。特に、誰にでも使いやすいターミナルとするために、計画段階から身体障害者や学識経験者などをメンバーとしたユニバーサルデザイン研究会を設置し、利用者自らが空港づくりに参加して、整備の方針や内容、配慮すべき事項などについて、ハードとソフトの両面から検討を行いました。

#### エレベーターでは

- ・ 実施設計時の検討段階で最も小さいカゴの大きさについて基準を設置
- ・ 施工段階の調整で、昇降路の構造上可能なものについては、カゴ幅まで扉が開くようなタイプに変更
- ・ 操作ボタン、点字案内については、極力大きく、コントラストのある配色とし、視覚障害者、車いす使用者にとって操作のしやすい位置へ設置

#### 動く歩道(MSW)では

- ・ MSWのコム(欄干)を改良し、平坦にすることでより乗降性を改善

- ・ 運転速度は30m/分とし、実機設置後に運用状態を見て速度変更可能な仕様
- ・ 音声案内は、スピーカーの位置、音質、音の出るタイミングを実機による検証で決定

#### トイレでは

- ・ 通路の幅員は1.6mを確保し、屈曲は、最小限かつ便所内が見通されぬ程度とする
- ・ 多目的トイレは、ターミナルビル内すべての旅客用トイレに1ブース以上3ブースまでを設け、電動車いすが回転できる、1.8m以上の空間を確保、付属設備として、簡易ベッド、オストメイト対応の汚物処理を設置
- ・ 一般トイレでは、手動車いす使用者が利用できるようすべてのトイレブースの扉を折り戸形式にするなど、多目的トイレへの集中を避ける工夫をしたベビーカーを男女トイレとも、入口に一番近いブースに設置
- ・ 聴覚障害者への警報装置として、キセノンランプをトイレに設置

#### トイレに設置

以上のように、各施設のデザインについてさまざまに検討を行い、可能な限り施設づくりに取り入れてきました。



キセノンランプ(左上)と二つ折れ戸を有するトイレ

#### 一層愛される空港に

おかげさまで、セントレアのターミナルは、開港以来非常に多くのお客様に利用いただいておりますが、施設へのニーズは時代とともに高度化・多様化していくものと考えられます。

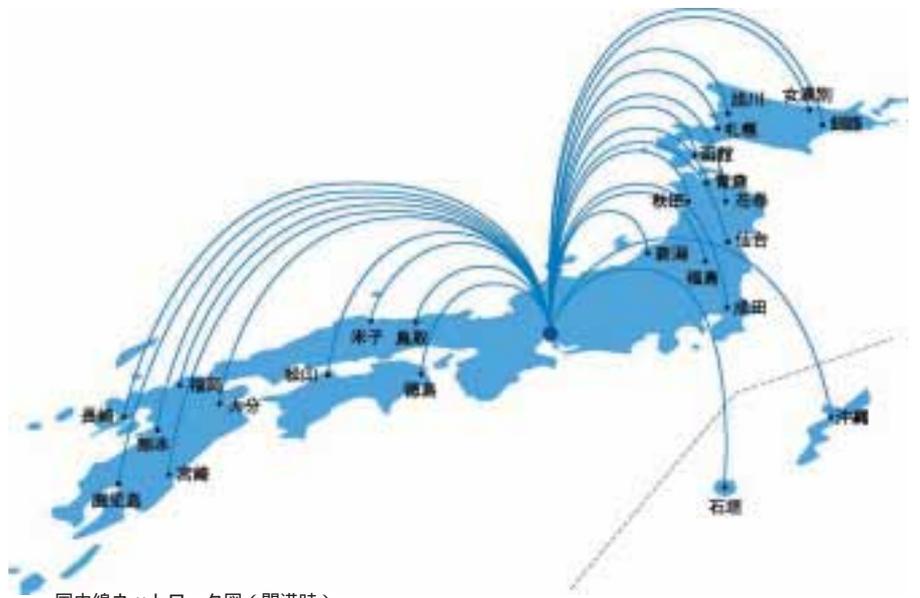
すべての方々に使いやすく、安全な空港として、セントレアが一層愛される空港であるよう、今後も検討を続けてまいります。

## 中部国際空港と観光振興

中部運輸局



国際線ネットワーク図(開港時)



国内線ネットワーク図(開港時)

中部国際空港は、乗継ぎ利便や受入体制に加え、空港自体が魅力を持った日本の新しい玄関として、ビジット・ジャパン・キャンペーンを推進していく上での貢献が期待されています。

### ビジット・ジャパン・キャンペーンと中部国際空港

現在、2010年までに訪日外国人旅行者客数を1千万人にするためのビジット・ジャパン・キャンペーンを官民一体となって展開しています。特に今年には中部国際空港の開港に加えて、3月25日から愛知県で開催される国

際博覧会「愛・地球博」に海外から150万人のお客様が訪れると見込まれているなど、ビジット・ジャパン・キャンペーンを進めるうえでも中部の二大プロジェクトの活用は最重要課題と言えます。

このため、国土交通省観光部門、中部運輸局をはじめとする地方運輸局、愛知県、名古屋市をはじめとする関係自治体、また、ビジット・ジャパン・キャンペーン推進本部、国際観光振興機構など関係者が一体となって、愛知万博を核とした旅行商品造成の促進、PR活動などに務めています。

愛知万博が開幕する1か月前に開港した中部国際空港

は、開港時において海外25都市、国内24都市と結ばれているなど、内外のネットワークが充実していることに加え、ターミナルにおける、乗継ぎ利便性が優れていること、外国語表示が多用されていること、海外15通貨の両替に対応していること、魅力ある商業施設の集積などにより、空港自体が楽しめること、また、ユニバーサルデザインを採用していることなどから、身体に障害を持つ方や外国からのお客様にとっても快適に利用していただくことができます。

こういったメリットを活かしながら、日本国内でまだまだ海外に知られていない観光地に外国人観光客の誘客を図るため、中部国際空港(株)と国土交通省が中心となって、新たな日本観光ルートの商品造成・誘客促進を目指して、3月には「Visit Expo & Yokoso Japan 2005」事業を実施します。

本事業は、全世界を対象として、旅行会社などを招聘し、日本への旅行商品造成などを促し、外国人観光客の誘客を図る事業です。

外国からのお客様は、東京や京都などいわゆる「ゴールデンルート」の観光地は知っていても、それ以外の日本の観光地の知名度は圧倒的に低いのが現状です。この解消を図るため、中部国際空港における内外ネットワークを活かし、これまで外国人にはあまりなじみのなかった魅力ある旅行ルートを開発し、商品として造成することにより、訪日外国人旅行者に対して日本の新しい魅力をアピールするための取組みを行います。

また、本年は愛知万博をからめることにより、一層魅力を増したツアー造成を図っていくことができるものと期待しています。



ようこそジャパンウィークスPRイベント



Visit Expo & Yokoso Japan 二〇〇五事業に参加している地域

【北海道、青森県、秋田県、岩手県、宮城県、福島県、新潟県、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、鳥取県、広島県、岡山県、徳島県、福岡県、熊本県、長崎県、大分県】

### ビジット・ジャパン・キャンペーンに係る中部地方の取組み

中部国際空港は、開港時においては、週286便の国際線が就航していますが、まだまだ増便の余地があり、外国人観光客の中部地域への来訪を一層促進するためには、さらなる国際線の増便を図る必要があります。このため、「愛・地球博」を「中部地方に訪れる外国人観光客を増加させるための千載一遇のチャンス」と促して、官民をあげた中部地域の観光関係者の方々による「愛・地球博を契機としたVJＣ推進戦略懇談会」を開催し、ビジット・ジャパン・キャンペーンに係る各種事業の集中的・効果的な実施を図るためのアクションプランを策定しました。これに基づき、特に万博とからめた旅行商品造成や中部地域のPRを図るための招聘事業・広告宣伝事業・商品造成促進事業を集中的に行うことにより、万博期間中はもとより、万博後もこの地域に継続的に外国人観光客を呼び込むとともに、この地域の知名度向上を図ることとしています。

### 外国人観光客の利便増進に向けた取組み

中部国際空港には、空港ターミナルビル内での案内所に加え、愛知県、岐阜県、三重県及び名古屋市の3県1市が一体となって運営する観光案内所があります。この3

県1市が運営する観光案内所は、「i」案内所の指定を受けており、日英2言語での観光情報を随時提供するとともに、国際観光振興機構とも協力し、中国語、ハンガール語での情報提供も行っています。

また、旅客ターミナルビル2階の到着フロアでは、ビジット・ジャパン・キャンペーンに協力して、YOKOSO JAPANの「i」バナーを掲示し、歓迎の意を表しています。

なお、中部運輸局としても、中部国際空港をはじめ、自治体や観光関係団体・企業などと協力しながら、中部地域の観光情報ポータルサイトの構築や中部地域の一人歩きガイドブック・マップの作成・配布を通じて外国人観光客の利便の増進を図るとともに、受入体制整備のための研修、外国語によるコールセンター実証実験、ボランティアの方々への活動支援などに取り組み、総合的な受入体制整備を図っています。



外国人への歓迎バナー

# 紹介

## 中部国際空港利用促進協議会の活動について

### 中部国際空港利用促進協議会

<事務局>

(社)中部経済連合会 航空担当部長

植田 速雄

名古屋商工会議所 プロジェクト推進部副部長

内川 尚一



フライ・ナゴヤ・キャンペーン ポスター

### 協議会の概要

2005年2月17日に開港した中部国際空港セントレアが、その機能を十分に発揮していくことが可能となるよう、地域が一体となってセントレアの利用促進・活用等の取組みを総合的に推進していくことを目的として、平成13年11月、地元の自治体・経済界(愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、(社)中部経済連合会、名古屋商工会議所、中部国際空港(株))が構成団体となって設立いたしました(代表理事・豊田芳年(社)中部経済連合会会長、箕浦宗吉名古屋商工会議所会頭)。

### 協議会の活動内容

#### (1) フライ・ナゴヤ・キャンペーン

中部国際空港開港時に多数の航空会社が乗り入れ、充

実した路線網が構築されるには、運用中の名古屋空港の利用実績を高めることが重要である一方、当協議会が14年12月に取りまとめた「中部地区企業ビジネス旅客需要調査」では、中部地域は、業務目的の海外出張需要が相当高いにもかかわらず、地元空港の航空路線網が不十分なため、とりわけ欧米方面への出張者の多く(七割以上)が、成田空港や関西空港を利用しているという実態が明確になりました。これを受けて、海外出張時には地元名古屋空港を利用するよう、関係方面に働きかけるなど名古屋空港の利用拡大を図る「フライ・ナゴヤ・キャンペーン」を積極的に展開いたしました。

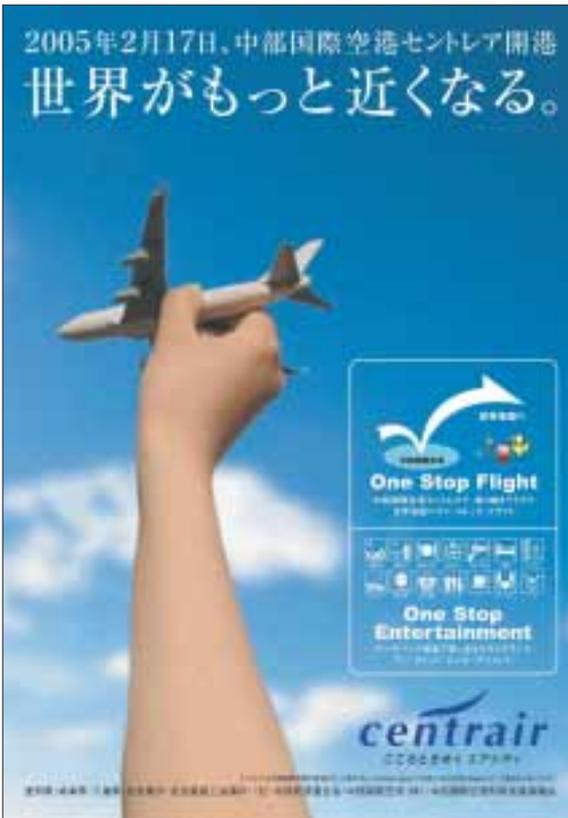
### 実施事業

- ・PRポスターを作成し、当協議会構成団体、賛助会員企業オフィス等に掲示を依頼
- ・各構成団体の広報誌、ホームページサイト、テレビ

広報番組等様々なメディアを利用したPR  
 地元鉄道機関、新聞等への広告掲載  
 ・賛助会員企業を中心とする地元企業19社に「サポーターカンパニー」として、社員の海外出張時における名古屋就航便の優先利用、代表者による名古屋就航便利用の積極的な呼びかけ、社内広報誌等での本キャンペーン広告の掲載等の協力を呼びかけ  
 ・地元旅行会社に対しては、新聞広告、旅行商品のパフレットなどにおける本キャンペーンのロゴの掲



海外出張者の多い地元企業11社のトップの署名を集めた要望書



ウエルカムtoセントレア ポスター

名古屋空港からの就航路線のあった全国24都市を訪問し、セントレアをPRする全国プロモーション「ウエルカムtoセントレア」を実施いたしました。これはセントレアが国内線・国際線が一元化され、わが国で最も乗り継ぎ利便性の高い空港であることを最大限ア

## (2) ウエルカムtoセントレア

載、さらには、キャンペーン・チラシを団体旅行の営業ツールとして活用するなどの積極的な協力を呼びかけ  
 ・国内・海外の航空会社へも積極的に働きかけ、日本航空に対しては欧米直行便の開設、全日本空輸に対しては、国際線の開設を要望し、海外の航空会社に対しては、欧米の主要航空会社12社に対し、協議会の両代表理事に加え、海外出張者の多い地元企業11社のトップの署名を集めた要望書を手交するなど積極的に要望活動を展開

また、地元旅行会社等を対象としたセミナーでは、セントレアの概要説明、中部の観光素材のPRとともに、各都市からのセントレアを経由した海外旅行商品の企画を提案いたしました。これまでに訪問した各都市で  
 ピールし、国内各都市からセントレアを利用しての外渡航を呼びかけるとともに、海外からセントレアを経由して国内各都市に来訪する外国旅行者の拡大をも図ろうとするものです。地元自治体、空港管理者、観光団体等との意見交換会では、セントレアを活用した旅行需要喚起策の提案や、各地域での航空需要拡大に向けた課題や取組み等について意見交換し、連携強化を図りました。



ウエルカムtoセントレア セミナー

## 活動成果

は、いずれも、セントレアへの期待が大きく、国内線・国際線ともに路線の一層の充実を求める声が多くありました。  
 こうした取組みが実を結び、国際線については、国内、海外の航空会社から新規就航・増便の表明が相次ぎ、2004年冬ダイヤの就航便数が週286便となりました。これは名古屋空港当時（週219便）から70便程度増加しています。とりわけ貨物専用便については週5便から週26便へと大幅に増加しました。3月27日からの2005年夏ダイヤでは旅客・貨物の合計が週300便を大幅に超える見込みです。

## 今後の取組み

セントレアの利便性を高め、多くの方にお使いいただける空港にするためには、更なる就航便の充実が不可欠です。今後も地域が一体となってセントレアの利用促進に取り組んでいく必要があります。地元空港を優先して利用することを訴える「フライ・ナゴヤ・キャンペーン」を発展させた「フライ・セントレア・キャンペーン」の展開や全国各都市と連携した航空需要の拡大を図る「ウエルカムtoセントレア」の継続実施など積極的に取り組んでまいりますので、皆様方におかれましては、ぜひセントレアをご利用いただきますようお願い申し上げます。

# 紹介

## 名古屋空港から中部国際空港への大引越し作戦

～日本の航空史上最大の引越し～

大阪航空局中部空港事務所 空港長

武田 洋樹



### 開港前夜の大引越し作戦

2月17日、中部国際空港が無事開港しました。航空局では、過去新東京国際空港（当時）及び関西国際空港と開港の節目を経験しましたが、中部国際空港は、若干過去の開港事例とは異なっていました。新東京国際空港の場合は、国際路線のみが移動し、東京国際空港（羽田）は国内線空港として存続しました。また、関西国際空港の場合は、国際路線の全部と主要国内路線のみが移動し、大阪国際空港（伊丹）は国内線空港として存続しました。

今回の中部国際空港の開港においては、国際路線の全部及び国内路線のほとんどが名古屋空港から移動することとなりました。加えて、名古屋空港は国土交通大臣が設置管理する第一種空港としては廃港となり、新たに愛知県が設置管理するコミュニティ機、ビジネスジェット



名古屋空港における駐機の状況

機などの小型機を中心とする県営飛行場として生まれ変わりました。従って、国際線 国内線用航空機のごとく及び航空機地上支援機材（GSE）の引越しに加え、名古屋空港事務所の組織及び庁舎自体の引越しもあり、この点が過去の事例と大きく異なる点です。

### （1）航空機の空輸作戦

名古屋空港においては、通常、翌朝の一番機に備えて夜間駐機する航空機が約30機ありました。中部国際空港開港の前日、通常の運航を終了した後、これら夜間駐機をする予定の航空機を、順次中部国際空港へ空輸する必要がありますがありました。

名古屋空港においては、カーフュー（飛行禁止時間帯）のような厳格な運航時間制限の規定はありませんが、空港周辺住民に対する環境上の配慮から、航空会社が自主的に運航を夜間9時までに終了するという規制を設けて

いました。しかしながら、開港前日の16日に限っては、定期便の運航終了後に航空機の空輸を行う必要があることから、地元住民の方々の理解も得ながら航空機の大移動を夜間9時以降にもわたって実施しました。最終的には、22時48分に最後の空輸機を無事名古屋空港から離陸させることができました。空港周辺住民の皆様には大変なご迷惑をおかけしましたが、無事空輸オペレーションを終了することができ大変感謝しております。

### （2）航空機地上支援機材（GSE）の陸送作戦

名古屋空港内には、航空機地上支援機材として1146台の機材が登録されていました。これらの機材は、航空機の牽引車、旅客が乗り降りをするパセンジャー・ストップ車、旅客手荷物の収納搬出を行うハイリフト・ロダー、貨物専用機の荷物の収納搬出を行うメインデッ



トレーラーに積載された航空機牽引車の陸送状況

キ・ローダー、コンテナを運ぶトイキング・トラクター、フォークリフト、客室サービス車、フードローダー等々です。

その中で、特に厄介なのが超重量、超幅員車両である航空機牽引車、ハイリフト・ローダー、メインデッキ・ローダー（20tから50t）です。これらの車両は、公道を自走できないことに加え、超重量、超幅員であるため高速道路が使用できず、トレーラーに載せ換え、一般道を通過して55km離れた中部国際空港まで陸送されることとなりました。

また、コンテナ、フォークリフトなどは何台かごとにもまとめてトラックに積載し、高速道路を利用して輸送されました。さらに客室サービス車、フードローダーなどの車両は、道路走行のための仮ナンバーを取得し、高速道路を利用して輸送されました。

**結局、開港**

前夜、名古屋空港から搬出されたトレーラー、トラックなどの合計車両数は400台以上に上り、一般道を利用してしたトレーラーは2〜3時間半をかけ、高速道路を利用したトラックなどは1時間半をかけた中部国際空港へと陸送されました。これら陸送作業



ジェイ・エアのCRJ - 200

は、一晩かけての大輸送となりました。この大輸送でも、両空港周辺住民の方々、輸送経路沿線の住民の方々に対して大変なご迷惑をかけましたが、無事終了することができました。

**県営名古屋飛行場への業務移管作業**

中部国際空港の開港と同じ2月17日、コミュニター機ビジネスジェット機などの小型機を中心とする愛知県営名古屋飛行場が開港しました。愛知県としては、滑走路誘導路、エプロンなどの空港基本施設の維持管理業務、ILS（計器着陸装置）、滑走路照明施設などの航空保安施設の維持管理業務、場面管理などの空港の管理運用業務に従事することは初めてとなるので、航空局から愛知県の職員に対して、長期間にわたり慣熟訓練を実施しました。

2月17日午前0時に、航空局から愛知県に対して各種空港施設の引き渡し、業務の引継が行われ、無事県営名古屋飛行場として開港することができました。県営名古屋飛行場においては、コミュニター航空として日本航空の子会社であるジェイ・エアーが50人乗りのボンバルディア製CRJ 200により、帯広、秋田、山形、新潟、高知及び松山の6路線のサービスを現在実施しています。

**航空自衛隊小牧管制隊への業務移管作業**

航空機に対する離陸・着陸許可、地上走行の指示などを行う管制業務については、航空自衛隊小牧基地が引き続き空港に隣接して存続することから、昨年12月1日に発足した航空自衛隊小牧管制隊に引き継がれることになりました。空港を中心として半径9kmのエリアに設定される管制圏内において実施される飛行場管制業務、及び空港への最終進入体制にある航空機に対する着陸誘導管制業務について、昨年より航空局から航空自衛隊職員に対して、慣熟訓練を実施しました。

名古屋空港から最終の空輸便を送り出した後、2月17日午前0時に、管制塔において小牧管制隊に対し業務の引継が行われ、無事管制業務の移管も終了しました。2月17日早朝から、県営名古屋飛行場に離着陸するすべて

の航空機に対する飛行場管制業務は、小牧管制隊により実施されています。

**引越しを終えて**

名古屋空港は、昭和35年4月から国土交通大臣が設置管理する第二種空港として、45年間中部圏における産

業・観光の空の拠点として活躍してきました。私は、名古屋空港最後の空港長となり、一抹の寂しさを覚えますが、同時に中部国際空港初代の空港長にもなった訳であり、身に余る光栄を感じています。中部国際空港の開港にあたっては、新空港に対する職員の慣熟訓練も大変なことでしたが、加えて名古屋空港からの大引越し作業、県営名古屋飛行場への業務移管、航空自衛隊小牧管制隊への管制移管と2重、3重の移転業務をこなす必要がありました。しかしながら、「立つ鳥、跡を濁さず」のたとえどおり、名古屋空港を去るにあたって無事業務を愛知県、航空自衛隊に引き継ぐことができ、また、中部国際空港での業務が無事開始することができ、大変満足感を覚えるとともに安堵しています。この紙面をお借りして、改めて中部国際空港の開港に対し関係各位から頂戴しましたご支援、ご協力に対しましてお礼を申し上げます。



小牧管制隊に対する慣熟訓練風景

# 伊勢湾海上に魅力ある商業施設が誕生！

～中部国際空港セントレア スカイトウン～

大臣官房 広報課

この2月17日、日本の中心である中部地区に開港した中部国際空港セントレア。日本で3番目の国際拠点空港としての役割が期待されているが、開港当初から魅力的なお店が集まる「スカイトウン」に人気が集中している。スカイトウンづくりの中心を担ったのは、中部国際空港株式会社営業部商業企画グループリーダーの鈴木健一さん(40)。鈴木さんに魅力ある商業施設ができるまでのエピソードを語っていただいた。

## 最高のスタートダッシュ



開港後、初めて迎えた週末である2月19、20の両日にそれぞれ10万人ものお客様に超越いただきました。予想以上の反響でうれしい悲鳴を上げているというのが率直な感想ですが、何よりも大きな事故がなかったことにホッとしています。

私たちは、当初から立ち上がりにはスカイトウンの成否がかかっていると思っていました。「スタートダッシュに失敗した商業施設に将来はない」と。セントレアでは最初の年の航空利用者数を1200万人とみています。これを1日にならすと3万3千人で、ここに空港で仕事をすると8千人を加えると、1日4万人がこの空港のベースの需要となります。この数字からすると、初めての週末に來られたお客様の数は予想をはるかに超えています。

10万人のお客様のうち、半数以上にあたる6万人は空港施設を見学に來た方、あるいはスカイトウンなどに來られた方です。もちろん開港当初という目新しさがありますから、いつまでもこの状態が続くとは思っていませんが、幸い各メディアでも好意的に取り上げていただいております。最高のスタートダッシュを切るこ

とができたと思っています。

中部国際空港は、空港訪問者を正確にカウントできる機器を導入した初めての空港である。その目的は、意外にも営業戦略に活用するためだという。

## 空港訪問者を正確に把握



お客様はいろいろなアクセスを利用して空港にお越しになりますが、バスや自動車に何人乗っているかまで把握するのは困難です。私たちは、スカイトウンを2時間3時間楽しんだ上で、リピートしていただける施設にしたいと思っていますが、そのためには適切な営業戦略を打ち出すことにより、常にスカイトウンを進化させなければなりません。そこで私たちは、CCDカメラによるリアルタイムのカウンターを導入して、お客様の出入り数や動向を正確に把握することにしました。

活用方法の一例としては、イベント実施時のお客様の滞留時間や滞留者数をカウントすることを考えています。具体的には、滞留時間が長く滞留者数が多ければ概ね増収に結びつくという検証データが期待できそうですが、逆にお客様が滞留せず売り上げも伸びないようであれば、即刻このイベントを打ち切る判断ができます。

また、このカウンターは、ゾーン別の人の流れをとらえているので、安全管理・保安対策のツールとしても活用することができま

す。

鈴木さん率いる営業部商業企画グループは総勢12名。うち半数の6名がプロパー社員で、鈴木さんもその一人である。このほか、出資会社である中部国際空港旅客サービスの社員約300名が販売・物流・倉庫業務など、商業施設に欠かせ

## ない根幹部分を支える。

スカイトウンづくりのお手本は空港以外に



商業施設構想の前に、これまでの空港施設にお客様が満足していたかどうかアンケートを取ったところ、「食事が高くてまずい」とか、「みやげ物が箱菓子ばかり。効率優先で工夫がない」という意見が多くありましたが、最も多かったのは「空港は疲れる場所なので、仮眠できる場所や大きなお風呂がほしい」という意見でした。このような豊かな時代になり、空港を利用するお客様のニーズも多様化しています。お客様はこれまでよりワンランク上の「楽しさ、おいしさ、リラクゼーション」を空港に求めていると私たちは確信しました。

何と言っても、空港の最大のソフトは飛行

中部国際空港株式会社  
営業部  
商業企画グループリーダー



鈴木 健一さん

1964年東京都生まれ。87年慶応義塾大学卒業後、東海銀行(当時)入行。個人部・市場開発部・業務開発部を経て、99年4月中部国際空港に outward。企画部・営業部を経て、2001年3月東海銀行に復帰。同年6月に東海銀行を退職し、中部国際空港に入社、現在に至る。



目指すは「スカイタウン」



出発ロビーから「ちょうちん横丁」を臨む



昔なつかしい商品



地場の名物も大人気

するために  
旅行代理店  
や外国の航  
空会社と交  
渉する営業  
マンの活躍  
ぶりなどが  
紹介されて  
いた。この  
ようにセン  
トラでは



エアシティウェディングのイメージ（中部国際空港機提供）

機の離発着風景です。現に成田空港でも関西空港でも空港利用者の約1割を見学者が占めています。つまり、セントレアには年間百万人超の見学者が来られることになりま。本来の航空利用者が求める要素、空港見学者など遊びに来る人たちが楽しめる要素、そして空港経営の安定化という要素、この三要素をいかに充足させていくかというところから、私たちの「スカイタウン構想」はスタートしたのです。

国際線・国内線共通の出発ロビーを3階に配置したことから、航空利用者も空港見学者も楽しめるよう、商業施設を4階に設置することが初期段階で決まりました。

次のステップは空間づくりです。無機質なデザインが世界各地の空港の傾向となつていますが、私たちは暖かみがある空間でないと人は集まらなると考えました。実は、空間づくりの参考としたのは

空港ではありません。特に福岡にあるキヤナルシティ博多にインスパイアされました。ここは真ん中にイベント広場があり、周辺に店舗が配されています。さらに、東京・お台場のヒーナスポートのような、「入ったとたん非日常」という空間づくりを心がけることとしました。

**ワクワク感を演出**

国際空港は世界と日本の結節点です。そこで私たちはスカイタウンを「交流の場」と考え、イベントプラザを中心として、左右に洋のゾーンと和のゾーンを配することにしました。のちに洋のゾーンは「レンガ通り」、和のゾーンは「ちょうちん横丁」と名付けられます。

初期デッサンを経営陣に提示したところ、全員が絶句しました。「空港でここまでやるのか」という意見も出しましたが、



最後には「やるからには徹底してやれ」ということになりました。加えて平野社長からは「内装のような、人の手でさわれるものには手を抜くな」「大須の混沌、種々雑多を再現させよ」と指示されました。「大須観音」で有名な名古屋市の大須は、いろいろな通りに古着屋や屋台などが混在しています。スカイタウンは大須の街のようにわざと路地を曲げて、この路地を曲がると何があるのかという「ワクワク感」を演出しています。もちろん、飲食店と物販店を設備的にまとめていくという最低限の制約はありますが、あえてきれいに整理していません。飲食店の対面にファッション雑貨店を置くような「突破り」すらやっています（笑）。

全社を挙げて競争力のある国際ハブ空港づくりに取り組んでいる。さらに、大きな仕事を任せることで次の世代を担う若い社員の育成も図っている。

**滑走路のそばで永遠の誓い**

私たちがエアシティを形成していく中でイメージづくりに有効だと考えているのが「エアシティウェディング」です。3月5日に2組の挙式が予定されており、この方々がセントレア挙式第1号ということになります。また、既にこの1年以内で80組の予約をいただいでおり、年間目標としている挙式150組の達成は間違いありません。

挙式には、天井が高く滑走路が目前という絶好のロケーションを誇るセントレアガーデンを、披露宴には展望レス



トラン・クインアリス&トゥーランドット」をそれぞれ使用します。センターピアガーデンは一般の方も見学される区域なので、新郎新婦はたくさんの方の祝福を受けることができます。

エアシティウェディングには、営業収入の上でも大きな期待をしていますが、我が社では入社2年目で気鋭の女性社員にこの仕事を任せています。

魅力ある商業施設をつくるには、魅力ある店舗の誘致が必要不可欠。スカイタウンの出店構成は、これまでの空港、これまでのデパートでは考えられないものとなっている。

「力のある店」が目白押し



空港から旅立つ人たちは、地域の名産品をおみやげにすることを望んでいますから、地場産業を集めることが当初から



あの有名店も「ちょうちん横丁」ではこのとおり(右は一般的な店舗)



のコンセプトの一つでした。これらのお店は主に「ちょうちん横丁」にあります。また、伝統産業や地域情報を発信していくのも空港の責務と考えています。このことから、常滑焼・美濃焼といった地元の陶器工房に出店していただいていますし、多くのお店が知恵を絞って、ここでしか買えないセントレアオリジナル商品を開発しています。

店舗誘致にあたっては、レンガ通りには主に東京や大阪で評判を呼んでいるお店を中心に、ちょうちん横丁には地元の一番店老舗、行列のできるお店を中心に入っていたきました。レンガ通りには中部地区初出店のお店が数多くありますが、ちょうちん横丁にはそもそも支店を出すのも初めてというお店もあります。全体として、力のある店が集まってくれました。

商業施設づくりは5年前からスタートし、現在まで4つのフェーズに分けて取り組んでいる。この間のパートナーは、新千歳空港の商業施設づくりなど多くの



実績を持つ東急エージェン



どのお店も大変な行列

店舗誘致は「人えらび」



シーである。「彼らの貢献なくして現在はない」と言い切る鈴木さん。彼らと二人三脚で進めた店舗誘致は苦難の連続だったが、それは「人えらび」でもあった。

当初の店舗誘致リストには、1000ものお店がありました。この方々にスカイタウンのコンセプトを理解していただくことは大変難しい作業でした。企画自体は理解していただいたとしても、うまくいかないのではないかとという心配をする方もいました。さらにここまでクリアしたとしても、契約条件で合意する必要がありました。私たちはほぼ全部のお店と契約交渉を行いました。その結果最終段階で交渉が整わず、出店を断念したお店もあります。

今回出店した約90店舗は、「一緒にやってやろう!一肌脱いでやろう!」という方々ばかりです。この方々はスカイタウンの成功に賭けてくれています。本当に頭が下がる思いです。店舗誘致に携わって、つくづく「お店は人」だと思えます。私たちは店舗誘致という「お店えらび」をしていたつもりでしたが、それは「社長えらび」であり、「人えらび」であったのです。

私たちが出店者の方々に求めるものは、「空港に集まる人をつまき取り込もう」という発想ではありません。むしろ、俺

たちがこういうことをやって空港にこれだけ人を集める」という意欲を持っていることが理想です。こういう考え方を持つ経営者は、必ずその考え方を体現する店長さん配置します。実際、スカイタウンの店長には意欲的な人たちが来てくれており、私たちとしても心強い限りです。

スカイタウンの中でも、滑走路に面した西側という好ポジションに展望風呂を持つ「くつろぎ処」(宮の湯)が開港前から話題になっているが、鈴木さんは「セントレアに必要な設備」と語る。

展望風呂は奇策にあらず



展望レストラントともに、展望風呂「くつろぎ処」は商業施設の中でもユニークな存在と言われていますが、大きなお風呂というのは決して奇をてらったわけではなく、開港当初の物珍しさがなくなつたとしても、セントレアが目指す「乗継ハブ空港」のポジションを確立するために必須の設備だと確信しています。トランジットに時間がかかる場合もありますから、靴を脱いで一風呂浴びてくつろ



ここは空港 温泉旅館にあらず

「くことができる場所が必要なのです。お風呂、サウナ、エステなど一つ一つの機能は他の空港にもありますが、それをひとまとめにして飛行機の見える場所に持ってきたという意味では、確かにユニークかもしれませんね（笑）。

セントレアは開港前に環境マネジメントシステム「ISO14001」の認証を取得している。飲食店から大量に発生する食物残渣は、会社が運営するリサイクルセンターで減量化を図った上で適正に処理している。また、地元消防署及び保健所と連携して、防災体制や従業員の健康管理にも積極的に取り組んでいる。

地元との連携 地元の野菜をフレッシュなうちに



「クイーンアリス&トゥーランドット」の石鍋裕シェフをはじめ、ほとんどのお店の方が「地で獲れたものをフレッシュなう



この有名店もこのとおり(右は一般的な店舗)

ちに提供できれば、栄養価が高く、しかもおいしい。知多地区にいい農産物があれば極力使いたい」と言っています。

地元のJAあいち知多さんは、「地産地消」をスローガンに昨年6月に食材加工工場を立ち上げており、空港への地元食材の一括搬入に積極的に取り組んでいただいています。このように空港の設置に合わせてJAが食材加工工場を立地したのは極めて稀なケースだと思えます。現在、クイーンアリス&トゥーランドット、機内食のケータリング工場、ホテルなどに食材が納品されており、地元の経済効果につながっています。

今後の課題としては、開港当初ということもありますが、各店舗が人手不足に悩んでいます。地元との連携ということもあり、空港内でいかに地元の人に働いていただくか考えていきたいと思っています。

東京生まれで東京育ちの鈴木さんだ



ヨーロッパをイメージさせる「レンガ通り」



床面の意匠にもこだわりが

が、銀行員時代から現在まで名古屋周辺での勤務が続く、「すっかり愛知県人になっちゃった」と笑う。開港直後で慣れない各店舗をフォローアップするため、週末も含めて早朝から深夜まで会社にいることが多く、目下知多市内に単身赴任中という。

平日夜はデートスポットに



開港から数日を経て、お客様の傾向が徐々に見えてきました。初めにお話したとおり、最初の週末にお越しになった10万人のうち6万人は見学またはスカイタウンなどの利用者でしたが、お客様は老若男女さまざまでした。平日は旅行会社などのツアーで来られるお年寄りや主婦の方が多く、10時半から13時半頃まで空港に滞在されています。

セントレアは「センターピア」で最高の飛行機の見せ方をしています。きれいな航空灯火を見ることができ、きいってか、平日の夜はデートを楽しむカッ



名古屋の有名薬局もここでは装いを変えて

ブルがたくさん来られています。このように、お客様の層が平日と休日昼と夜で違うという傾向がわかってきましたし、そもそもスカイタウンはオープンしたばかりです。これからいろいろな営業戦略を打ち出して、多くのお客様に永く愛される施設にしていきたいと思っています。

(平成17年2月22日取材)



イベントプラザ



オリジナル商品も大人気

# トピックス

## 記念貨幣と記念郵便切手 について

航空局 飛行場部  
関西国際空港・中部国際空港監理官室

### 中部国際空港開港記念500円銀貨幣

中部国際空港の開港を記念して、独立行政法人造幣局より、「中部国際空港開港記念500円銀貨幣セット」が販売されました。この記念硬貨は、製造費用が額面価格を超え、額面価格以上の価格で販売するプレミアム型の記念貨幣で、額面が500円のプレミアム型の記念貨幣は、我が国で初めてとなります。

貨幣の表面の図柄は、旅客機の機内から愛知県常滑市沖の中部国際空港を俯瞰しているイメージを、旅客機主翼を配し表現しています。また、平成17年開港にちなみ、主翼の航跡としての17本の直線を配置しています。また、裏面の図柄は、潜像により2つの図面を描いていますが、1つは、空港の開港を祝したリボン（目殻をイメージ）の内



開港記念500円銀貨幣図柄



開港記念500円銀貨幣セット

側に時計の文字盤を描くことにより24時間空港を表現し、その中に空港を飛び立つ旅客機を配しています。もう一つは、リボンの内側に空港が位置する伊勢湾を中心とした中部地方を描写しています。これら2つのデザイン

ンが潜像となっており、見る角度などにより交互に、また、重複して現れるように工夫し、中部国際空港から旅客機が世界に飛び立つイメージを表現しています。

昨年末に通信販売による申し込みを行ったところ、申し込み数が販売数量（5万セット）を大幅に上回りました。そのため、1月24日に、同銀貨幣セットの抽選会が造幣局構内で行われ、その当選倍率は過去3番目の高倍率である46・9倍でした。

### 中部国際空港開港記念郵便切手

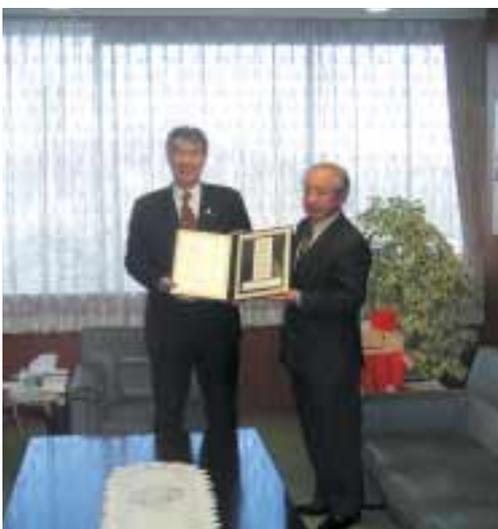
中部国際空港の開港にちなんで、2月1日に日本郵政公社から特殊切手「中部国際空港開港記念郵便切手」が全国発売されました。

この切手は、大空に飛び立つ飛行機のイメージに、愛知県内で開発されたデンドロビウムの新種で中部国際空港の愛称を冠した「セントレアハッピーバースデー」をデザインしたもので、「こんぎつね」などの絵本で有名な絵本作家の黒井健氏が原画を担当されました。

切手	中部国際空港開港記念
金額	80円郵便切手
題名	飛行機とセントレアハッピーバースデー
発行日	平成17(2005)年2月1日(火)
シート構成	10枚組(5枚×横2枚)
印刷方法	種25mm×幅25mm
紙質	まつゆめ6色
印刷	東洋 株式会社(東・イラスレーター)
デザイン	黒山 株式会社(デザイナー)

開港記念80円郵便切手

発売日当日、日本郵政公社から岩井国土交通副大臣に対して、「中部国際空港開港記念郵便切手」の贈呈式が行われました。本贈呈式は、多数の報道陣が集まる中、国土交通省内の副大臣室において執り行われました。日本郵政公社を代表して岡田理事から岩井副大臣へ、記念切手の贈呈が行われた後に会談がもたれ、終始和やかな雰囲気の中で終了しました。



開港記念郵便切手贈呈式

# トピックス

## 愛称「セントレア」と「セントレアフレンズ」を紹介

中部国際空港株式会社



セントレア (Centrair) は中部国際空港の愛称です。中部を表すCentralに、空港、航空を表すAirの造語で、200通を超える一般応募の中から選ばれました。優雅で美しい語感のこの言葉は、「日本の空港の中で中心的 (CENTRAL) な機能を果たす空港 (AIRPORT) として発展していきたい」という思いも込めています。

セントレアのロゴに使われている鮮やかな青色 (セントレアブルー) は、澄み渡る大空と広い海を表現し、伊勢

湾海上の国際空港というロケーションを的確に表しています。また、ロゴ中央上部にあるアクセントは、さわやかな風となやかに伸びる翼を象徴しており、セントレアブルーと組み合わせることで未来へ羽ばたく大きな夢を連想させています。

セントレアには、旅が大好きで、空が大好きで、人が大好きなたくさんのキャラクターがいます。

メインキャラクターは「なぞの旅人フー」。世界中を冒険する旅人でしたが、セントレアをとて気に入り、これからはここを拠点にして旅することに決めたとすつです。この名前も一般から募集され、4500通を超える応募の中から選ばれました。「なぞ」という設定 (WHY) と、覚えやすさや親しみやすさ、またセントレアに吹く爽やかな風もイメージできます。

「なぞの旅人フー」はいつも1人と1羽のお供を連れていきます。彼らの名前は「なぞの荷物もち」と「なぞのトリ」。ずっと一緒に旅をしており、お互いがお互いのことを大切に思っていて、とても頼りにしています。そのほかにも、いつのまにかセントレアにいついてしまった「いぬくん」「ねこちゃん」「かもめちゃん」や、「くもくん」、「ひこーきくん」など、個性豊かなキャラクターたちが揃っています。

セントレア開港後は、このキャラクターたちがセントレアを舞台に、楽しく夢のある冒険を展開していきます。中部国際空港セントレア、そしてセントレアフレンズはともに成長していきますので、今後の活躍にどうぞご期待ください。



セントレアフレンズ