

〈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



ご紹介頂きましてありがとうございます。現在、私は関西外国語大学で研究・教育活動に携わっていますが、前職は空港計画関係のコンサルティング企業で国内や開発途上国の空港計画に携わってきました。この経験を踏まえて、関西3空港の最大活用に向けた私なりのコメントをさせて頂きたいと思いません。

関西3空港のあり方について現状の確認と見直しを行うため、昨年12月に引き続き今年の5月11日に関西3空港懇談会が開催されました。前々回催された約8年前と大きく異なるのは、コンセッションによって運営者が関西エアポート(株)となり、関西空港、伊丹空港、神戸空港が一括して管理運営されているという点です。

(資料P1)3空港の概要についてですが、関西空港は、海上にあるため騒音問題がなく首都圏空港と並ぶ24時間運用の国際ハブ空港といえます。伊丹空港は、都心部に近く利便性の高い空港ですが、騒音問題等により運用時間が7時から21時(14時間)までの運用で、且つ発着回数も370回/日に制限されています。神戸空港は伊丹空港同様に神戸市街地に近く利便性も高く、加えて海上空港なので騒音問題もないため24時間運営が可能です。しかし、過去の経緯により7時から22時(15時間)までの運用で、発着回数は60回/日に制限されています。

(資料P2)このたび、3空港懇談会が開催された背景として大きく3点挙げられます。1つ目は、関西エアポート(株)が3空港を一体運営できるようになったことです。2つ目は、訪日外国人旅行客の大幅な増加により関西空港の旅客数も大幅に増加した結果、かつて大きな問題だった関西空港の経営状況も好転しました。3つ目は、昨年の台風21号による高潮被害により関西空港が浸水して約2週間機能不全に陥り、航空機の運航がストップしてしまいました。一方、伊丹空港や神戸空港は国際線受入れを想定していなかったので直ちに対応できませんでした。この間、順調に推移していた訪日外国人旅行客の受入れが一時はゼロとなり、関西経済に大きな影響を与えたことは事実です。国際線が関西空港に集約されている弊害が図らずも浮き彫りとなりました。

(資料P3)今回の3空港懇談会で話し合われたことは、訪日外国人旅行客の増加をいかに関西経済の発展に結びつけていくかということです。関西エアポート(株)という一つの主体が3空港をマネジメントできるようになりましたので、関西において一つの空港システムを構築し、騒音問題に代表される環境面への配慮や安全・安心の確保を考慮した上で地域との共存を図り、地域の発展に尽くしていく体制ができました。

(資料P5)また、空港の位置づけと役割では、取り組みの時間軸を短期、中期、長期の3つに分けて整理されました。短期は2年後の2021年、中期は大阪・関西万博が開催される2025年で、その頃には関西空港の環境アセス上限値23万回に到達していると思われます。そして長期は2030年に訪日外国人6,000万人の政府目標が設定されているので、これを目処としています。また、なにわ筋線の開業予定も2030年であり、少し先の2037年にはリニア中央新幹線が開通予定です。

(資料P4)ただし、今回の取りまとめでは3空港の位置づけ自体に変更はありませんでした。関西空港

は国際ハブ空港であり、国内外のネットワークを充実させていく。伊丹空港は国内線基幹空港として、騒音問題を考慮して環境と調和させた形で充実させていく。神戸空港は基本的には地方空港ですが、関西空港や伊丹空港を補完する役割を担う空港という位置付けです。ただし、関西エアポート(株)が3空港の運営主体であり、同社の取り組みと連携・協力していくことが基本の考え方であるということもあわせて示されました。

(資料 P6-7)短期の視点では、関西空港の災害対応力を抜本的に強化することや建設から四半世紀が経過したターミナルのリノベーションによる機能強化を図ることが挙げられました。伊丹空港はターミナル改修が進められており、更なる機能強化、利便性向上が図られています。神戸空港は運用時間の夜間1時間延長、発着回数を1日60回から80回に拡大することで合意し、これに伴い神戸空港のアクセス強化やプライベートジェットの受入推進について話し合われました。

中期の目標としては、関西空港の旅客処理能力の向上及び発着枠上限23万回の根拠となっている環境アセスメントの検証です。また、神戸空港は関西空港のハブ機能を補完する空港という位置づけになっていますが、国際化を含む空港機能のあり方を検討します。一方、伊丹空港については、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方という文言は加えられましたが、期限や目標年限は示されませんでした。これは、伊丹空港には国と10市協との存続協定(大阪国際空港の存続及び今後の運用等に関する協定)がありますので、まずは遅延便の取扱いについて地元の方々と十分対話をしながら、周辺環境の改善への努力と利便性向上を図り、それを踏まえて国際便の就航可能性を含めたあり方を議論することになったからです。

今回の取りまとめでは、神戸空港の数字ばかりが話題になりましたが、実は神戸空港と伊丹空港の国際化という文言がちりばめられているとともに、取り組みの時間軸も定められているので、今後も検証を引き続き行うこととなります。

(資料 P8)3空港懇談会での合意内容について、私が評価する点は、まず、実質8年間開催されなかった懇談会が開催され、今後継続的に実施すると明示されたことが挙げられます。世界の航空業界の変化は非常に早く、こうして継続的に開催され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をとっていくことができるのではないかと考えています。

内容としては、神戸空港の運用時間の夜間1時間延長と発着回数の1日20回増ということで、多額の投資をして造った空港を有効に活用するという意味で非常に評価できると思います。

(資料 P9)神戸空港の運用見直しが行われた背景には、関西国際空港におけるLCCの積極的な誘致や訪日外国人旅行客の増加があったと思います。また、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ことはとてもいいことだと思います。

(資料 P10)今回の3空港懇談会の開催は、台風21号による関西空港の被災という外的要因もありました。今、世界の航空業界は急激に変化しています。この変化に空港側も迅速かつ柔軟に対応することが必要です。これまで実質8年間も開催されなかったため、関西3空港は世界の変化に対応できていません。今後は継続的に開催されるということで、変化に柔軟かつ迅速に対応し、地域の意向も反映しやすくなるのではないかと期待しています。

(資料 P11)神戸空港については、これまでより1時間遅いフライトが可能になります。羽田からの最終便(羽田20時15分発、神戸21時30分着)を少なくとも約1時間(羽田21時15分発、神戸22時30分頃着)後ろ倒しにできます。新幹線の最終便は東京20時50分発、新神戸23時39分着なので、今回、東京出発からみると飛行機が特段優位になるわけではありませんが、航空利用客の到着時間が1時間早くなることは非常に大きなメリットをもたらすと思います。また、神戸空港は海上空港なので騒音問題

もないことから、運用時間の1時間延長に留まらず2時間、3時間でも24時間運営も可能ですから、更なる規制緩和が図られるべきものと考えています。

加えて、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ことも非常に評価できると思います。

(資料 P12) 一方で懸念されることは、空港設置をめぐる過去の経緯に配慮した地域視点による妥協、危機管理上の課題に対する独占運営権者への配慮、利用者視点に立った配慮不足、神戸空港の更なる活用、運航方式の抜本的な検討、アジアの急激な成長を取り込むような空港運営、世界のトップビジネスマンを受け入れる空港の必要性等が挙げられます。

(資料 P13) 過去の経緯を踏まえた地域的視点による妥協についてですが、歴史をひもとくと、もともと関西空港は神戸沖で整備されるはずでしたが、神戸市の反対により泉州沖への建設が決まり、結果的に開港予定も遅れてしまったといえます。泉州にしても「神戸が断った迷惑施設を持ってこられる」と捉えたでしょうし、漁業への影響も取りざたされ、当初、沖合2キロに空港を建設する計画案は、交渉の結果、最終的に沖合5キロとなり水深20メートルもの超大深度の埋立てをしなければならず、建設コストが大きく膨らんで関西空港の経営に大きな影響を及ぼしました。

関西では伊丹空港の騒音問題が非常に激しかったため、空港は迷惑施設だと考えられていました。関西空港の設置をめぐることは、その迷惑施設をたらい回しされたという思いがあったことは否めません。しかし、これからは空港は地域の資産だと考えることも必要なのではないかと考えます。特に地方空港では、地域と空港が「おらが空港」ということで一体化していて、空港を地域振興につなげるよう熱心に取り組んでいます。一方、首都圏や関西圏は空港のメリットを一番受けているはずなのに空港は迷惑施設という認識が強いように感じます。関西圏の方々も地方空港の取り組みについてもっと勉強してほしいと思います。

(資料 P14) 次に危機管理への対応についてです。関西3空港の災害対応能力が、抜本的に強化されることになりました。また、相互支援体制についても様々な取組みが位置付けられたことは評価できると思いますが、具体的な方向性はまだ示されていません。

台風21号で関西空港が被災して機能停止に陥った時、伊丹空港や神戸空港での国際線代替が実現しませんでした。突然のことだったので、様々な手続や地元の理解、航空会社の準備等、事前の準備に非常に時間を要してしまいました。こうした点について今後詰めてもらいたいと思います。

(資料 P15) もう一つの懸念は伊丹空港です。非常に利便性の高い空港ですが、規制緩和見直しのスケジュールを明示できませんでした。伊丹空港は約6,000人の雇用を創出し、約1,600万人もの空港利用者がいます。このメリットを地域に取り込む工夫を考えなければならないと思います。アジア諸国が大きな成長を遂げているなか、現状維持を続けていると埋没してしまいます。中央リニア新幹線の開通まで規制を見直さないということにもなりかねないので、地域としても考えることが必要です。

(資料 P16) また、空港運営権者への配慮、言い換えれば「独占」という点もあります。企業としては、効率的に運営を行うため投資を集中しようとし、ですから国際線を関西空港に集中させようとするのは当然です。ただ、地域としてはそうは考えていないということで、企業の論理と地域の要望をいかにすりあわせるかということが大事です。

少し見方を変えると、関西エアポート(株)は3空港の運営を独占しているとも言えます。ニューヨークでもパリでも一つの組織が複数空港を一体運営しています。これにはメリットもあれば、空港間の競争力が削がれるというデメリットもあります。首都圏における成田空港と羽田空港の熾烈な競争に見られるように、競争が利用者ニーズをくみ取る大きな原動力になることも心に留めておかなければなりま

せん。

(資料 P17)また、利用者視点への配慮という点ですが、かつて関西空港の経営状態が芳しくなかった時、長距離路線を関西空港に全て移し、伊丹空港は短距離・中距離に限定するという施策がとられました。これは航空会社や利用客の意向とは違います。一方、世界の複数空港が存在する都市では、空港ごとに路線を限定しないのが主流となっています。ですから、利用者への配慮をもう少し重視してほしいと思います。

(資料 P18)世界各都市の空港の発着回数と旅客数を比較してみると、東京は発着回数 71 万回で旅客数 1 億 2,600 万人です。これと同規模の都市はニューヨークやロンドン、パリ、上海、北京です。北京には 2 つの空港がありますが、今年の秋には巨大な空港が新たに開港する予定です。では大阪はどうかというと、関西 3 空港あわせた発着回数は 35 万回、旅客数約 5,000 万人と首都圏の半分程度の規模となっています。これと同規模の世界の都市は、ミュンヘンやフランクフルト、シンガポールですが、いずれも一つの空港でやっています。関西は 3 空港あわせても同じ規模しかないと考えるのではなく、3 空港という大きな資産があるというプラスの視点で見るべきです。

(資料 P19)ニューヨークには 3 つの空港があります。都心から一番遠い J. F. K 空港は国際線、国内線の割合が半々程度で、ニューアーク空港は国内線主体ですが長距離国際線も就航しています。マンハッタンに近いラガーディア空港は、国内線主体ですが、近距離の国際線も飛んでいます。

(資料 P20)ワシントン D. C. では、市街地から遠いダレス空港は国際線主体ですが、国内線も飛んでいます。ちょうど関空みたいな空港です。市街地の真ん中にあるナショナル空港は国内線主体ですが、近距離の国際線も飛んでいます。ボルチモア空港は隣町にあるのでワシントン D. C. の空港とみなしていかどうかわかりませんが、これも国内線主体で近距離国際線も飛んでいます。

(資料 P22)お隣韓国のソウルには仁川空港と金浦空港があります。仁川空港は国際線主体ですが、国内線も入っています。金浦空港は国内線主体ですが、近距離の国際線も入っています。このことから、やはり複数の空港を持つ都市では、全てとはいえませんが各空港から国際線と国内線の両方を飛ばしています。

(資料 P23)主要都市圏空港の発着実績と容量比較ですが、ニューヨーク圏の発着回数容量は 120 万回を超えています。首都圏では、成田空港に 3 本目の滑走路ができると発着回数容量は 100 万回に拡大します。関西圏には 3 空港がありますが、伊丹空港と神戸空港に運用制限があるため約 40 万回にとどまっています。

羽田空港の発着枠は上限に達していて、空港の能力的にも一杯ということですので伊丹空港や神戸空港のように人為的に制限を設けているのとは事情が異なると思います。

(資料 P24-29)今年 5 月の関西 3 空港懇談会取りまとめについて懸念する点ですが、今回、神戸空港の地元は空港の運用時間 3 時間延長と発着回数の 1 日 60 回増を要望しましたが、実現しませんでした。この背景には、運営権者にとって急に空港容量を増やされても対応するのが大変だという事情もあります。もう一つは運航方式の問題です。狭い空域の中を 3 つの空港の飛行機が飛び交っています。そういう意味で、空港容量の拡大には抜本的な運航方式の見直しが必要なかもしれません。例えば、大阪の市街地上空を飛行できるのは伊丹空港発着便のみです。関西空港発着便は大阪湾内の飛行に限定されており、神戸空港の出発進入方式はタコつぼのような袋小路の運航空域となっています。神戸空港を離着陸する航空機はすべて明石大橋の上空を飛行する経路となっており、神戸発羽田行きの飛行機は離陸後いったん西へ向かわざるを得ない状況にあります。

関空を造った当時は、伊丹空港で騒音問題があったことと、伊丹空港と関西空港のことだけを考えれ

ばよかったので、関西空港に発着する飛行機は大阪湾内上空を回しておけば大丈夫だということになりました。そこに神戸空港が新たに加わったため、現在の狭い空域に3つの空港の飛行経路が輻輳する結果になりました。

ですから、空港容量を増やそうとしても、飛行経路を抜本的に見直さなければ難しいと思います。これは専門家に任せるしかありませんが、例えば大阪の市街地上空を飛ぶことができれば抜本的な改善になると思います。

(資料 P30)最後に、アジアの成長を取り込む空港運営ということで、アジア諸国における空港整備が非常に進んでいます。相手がどんどん発着回数を増やしても、こちらの受入れ能力が対応できなければそのメリットを受けることができません。したがって複数空港における国際ネットワーク形成が必要だと思えます。

(資料 P31)これは成田国際空港(株)作成の資料ですが、中国の北京に滑走路4本を備えた新空港が今秋開港し、将来的に6本の滑走路になります。韓国の仁川空港も現在3本の滑走路を5本に増やし、いずれも1億人超の旅客を取り扱う予定です。シンガポールのチャンギ空港も現在滑走路は2本ですが、それを3本にして、1億人超の旅客を取り扱う計画です。香港(チェクラップコク空港)では現在2本の滑走路を3本にする計画があり、こちらも1億人超の旅客を取り扱う予定です。上海浦東空港は現在4本の滑走路を5本にして1億人超の旅客を取り扱う計画というように、アジア諸国の空港では1億人超の旅客を扱う空港にしようと拡張、能力増強を図っています。アジア諸国の経済成長を日本に取り込むには、受け入れ側の日本の空港能力も増強させないと取り込めません。

(資料 P32-33)最後に、世界のトップビジネスマンを受け入れる空港を備えるべきだということです。世界のトップビジネスマンはプライベートジェットで移動するのが常識であり、このような多様な航空ニーズを取り込むことが必要です。日本の庶民感覚では、そんな贅沢なものを特別扱いしてどうするかという人もいますが、彼らは会社を動かす人であり、日本や世界を動かすという意味で非常に時間単価の高い方々なので、プライベートジェットで世界を飛び回っています。ですから、なるべく都心に近い空港で受け入れることが望ましいと思います。例えばニューヨークではティターボロ空港でプライベートジェットを受け入れています。ロンドンでもルートンとかファンボロー、パリでもシャルルドゴールに続いてルブルシェという空港でも受け入れています。

本当は伊丹空港でプライベートジェットを受け入れてほしいですが、まずはスペースがあつて都心に近く、騒音公害のない神戸空港で積極的に受け入れてほしいと思いますし、関西エアポート(株)さんも積極的に取り組もうという発言をされていますので、期待したいと思います。

以上で私の話を終わらせていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

〈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



ご紹介賜りました、成田国際空港(株)の代表取締役副社長の長田でございます。

私は昭和 53 年に運輸省に入省し、航空局で長く勤務致しました。大阪出身ですが、ルーツのある関西空港ではなく成田空港に関わる仕事を多くしてきました。

先ほど引頭先生より関西 3 空港の話がありましたが、私からは、成田空港で現在進めております空港の拡張、及びそれに伴う騒音対策について話をさせていただきます。約 7 年前に私が航空局長を務めていたときにも、関西 3 空港の問題がありました。当時、新関西国際空港(株)は国から(財政支援の為の)補給金を受けていて、財務省から関西空港は(離発着回数)13 万回の達成にはほど遠いのではないかと随分批判を受けました。そうした中、関西空港の赤字を減らすという目的もあり伊丹空港は関西空港に経営統合されました。その後、関西エアポート(株)が運営する体制になったわけですが、当時私が思っていたのは、将来、神戸空港も含めて一体運営をすることが最も理想的な形なのではないかということです。羽田空港と成田空港の関係では、運営主体が異なるので双方に利害、得失があります。関西 3 空港は 1 つの会社によって運営されているので、先ほど引頭先生の講演で述べられたように、独占の問題や利用者への配慮等の問題はありますが、最も効率的、理想的な空港運営ができるのではないかと期待しています。

成田空港は、伊丹空港と同様に内陸空港で、周辺には住宅地やゴルフ場があります。もちろん騒音問題はありますが、空港内のみならず空港周辺に通勤する居住者が増えたことで、成田市を中心に人口はむしろ増加傾向にあります。

(資料 P3-7)まずは、成田空港開港の歴史について話をさせていただきます。昭和 38 年に当時の運輸省職員がアメリカの空港を視察して、最初の成田空港マスタープランを作成しました。現在と異なり、日本の国際旅客数が約 5 万人という状況でしたが、空域や気象条件を考慮し、成田の近隣に位置する富里に建設すると決定し、発表しました。しかし反対運動が起きたため再考することとなり、結果として富里の近くにあった三里塚にある宮内庁御料牧場を使うこととなりました。そして、昭和 41 年に成田国際空港(株)の前身である新東京国際空港公団が設立されました。建設場所を三里塚に決定し、これで大丈夫だと思っていたら、同じように反対運動が起こりました。もともと農民が中心の反対運動だったのですが、当時大きな力を持っていた新左翼と反対運動をしている農民が結束し、かなり激しい反対運動、俗に言う「成田闘争」に発展していきました。婦人行動隊や少年行動隊も加えて、地域が一体となった反対運動でした。反対運動が過激化する中で、デモによって神奈川県警に所属する 3 名の警察官が殉職する事件が発生し、また反対派である青年行動隊の青年が逮捕される等、空港問題の解決に暗い影を落とす事態となり、なかなか解決に向かいませんでした。

(資料 P8-9)そうした中で、ようやく昭和 53 年 3 月に開港の運びとなりましたが、その直前に過激派が管制塔に乱入する事件が起き、そこから約 2 カ月遅れること昭和 53 年 5 月 20 日に滑走路 1 本と 1 つのターミナルで開港致しました。当時の目算としては、おおよそ 10 年後に 2 本目の滑走路を整備し、当初計画の形にしたいと考えていましたが、計画から約 25 年を要する結果となり、アジアの中で日本が国際便の受入れについて大きく劣後してしまうことに繋がっていきます。

反対運動について、空港建設反対派も如何に終息させるのかを考えていたなか、シンポジウムや円卓会議にて一堂に会し、対等の立場で話し合っただけで空港建設を進めていこうということになりました。しかしながら、本来の空港建設予定地内に8軒の農家があり、うち6軒については話し合いで解決することができましたが、残り2軒については最後まで折り合いがつかず、その2軒を避ける形で暫定的に2,180mの滑走路を整備し、その更に北側を320m延伸する形で現在の2,500mの滑走路となっています。

年間発着枠は、当初滑走路が1本の時点では年13万回でしたが、滑走路が2本となり20万回に増枠、そして2,500mに延伸された際には22万回の発着枠を有することとなりました。しかし、2010年に羽田空港が国際化され、アジアやヨーロッパ方面に運航する便が大幅に羽田空港に移管されることとなりました。その結果、地元の空港反対派にむしろ危機感が芽生え、22万回の発着枠を30万回に増加することを許容する立場に変わりました。加えて、2012年にLCC(格安航空会社)が成田空港から運航を開始しました。LCCは頻りに遅延が発生しますので、23時に設定されているカーフェュー(飛行制限)までに到着することができず、最終便が欠航するという事態が連続して発生してしまいました。この結果、天候等を原因として遅延が発生した場合には、飛行制限を1時間弾力的に運用することができるという制度が創設されました。さらに、2018年3月に千葉県や周辺自治体、そして弊社による議論の末、3本目の滑走路を建設することで合意しました。

(資料 P10-11)成田空港の施設概況は2本の滑走路と3つのターミナルです。成田空港の発着回数はおおむね順調に増加していますが、2011年の東日本大震災で大きく落ち込んだことに加えて、羽田空港での国際線受入れが進んだため、成田空港の国際線利用者の進捗は悪い状況にあります。一方で、2012年いわゆるLCC元年にジェットスターやバニラエア、Peach AviationといったLCCが成田空港を拠点として国内線、国際線ともに展開を始めたことで、全体の便数は大きく増加しています。

(資料 P12)現在、国際線の便数は成田空港が最も多く、アメリカ、ヨーロッパ、中東、オセアニア方面といった世界の115都市と結ばれています。また、国内線は22都市と結ばれております。今後も全日本空輸(株)が今年9月よりパース路線を就航させる予定であり、インドやブルネイへの路線も計画しております。

また、全日本空輸(株)がA380を使って、最終的には1日で3便ハワイへ飛ばすということで、ハワイ路線が大変な競争にもなっています。

(資料 P13)近年、訪日外国人旅行客の勢いが少々落ち着いてきましたが、それでも順調に増えてきています。成田空港の旅客数も昨年から今年にかけて約10%増加する結果となりました。国別で見ると中国、台湾、香港の中華圏が最も多く、アジアが訪日外国人旅行客全体の7割を占めますが、北米、欧州、オセアニアからの訪日外国人旅行客も増加傾向にあります。

国際線全体のうち、成田空港が約34%を占め、2番目が関西空港の約23%、3番目が羽田空港の約18%です。もし羽田空港に国際線が就航していなければ、おそらく日本の国際線全体の5割強を成田空港が受け持っていたと思います。これまで成田空港、羽田空港では日本人の利用の割合が比較的多かったのですが、2016年を境に訪日外国人旅行客が日本人旅行客を上回る状況へと変化しています。

(資料 P14-15)現在、羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は年71万回ありますが、航空局が行っている需要予測によると、2020年に東京オリンピック・パラリンピック、さらにはインバウンドの増加も見込まれるため、両空港の能力を超過してしまうことが予想されています。そういった状況を踏まえ、首都圏の空港機能強化が一つのテーマとなっております。羽田空港では、2012年に4本目の滑走路「Dラン」が整備され、30万回だった発着容量は39万回に増枠されました。このうち国際線の発着回数は6万回だったものが「Dラン」の整備で9万回に、そして2020年には13万回へと段階的に増枠される

予定です。一方、成田空港では 2012 年に当時の年間発着枠 22 万回を 30 万回まで増枠することについて合意いただき、様々な空港設備の拡張によって段階的に 25 万回、27 万回と増枠し、現在 30 万回となっています。成田空港と羽田空港を合わせた発着容量は、2012 年 10 月の時点で約 50 万回しかありませんでしたが、お互い努力した結果、現在は計 75 万回となっています。さらに、東京オリンピック・パラリンピックが開催される 2020 年までに空港能力を拡張することで、成田空港と羽田空港でそれぞれ 4 万回増枠させ、計 83 万回にすると謳っていますし、成田空港に 3 本目の滑走路が整備されれば、現在の成田空港の発着容量は 30 万回から 50 万回に増枠するので、羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は 100 万回になります。先ほど引頭先生の話にありましたように、ロンドン等のヨーロッパ主要空港に匹敵する空港容量になります。

(資料 P16)現在、羽田空港発着便は東京の都心上空を飛んでいませんが、飛行経路の見直しを行うことで発着回数を 4 万回増やすことができます。現在、国交省が精力的に説明会を開催し、地元住民の理解を得るように努めています。一方で、成田空港は管制機能の高度化と高速離脱誘導路の整備を完了させ、発着回数を 4 万回増やせる状態になっています。また、機能強化では 23 時までというカーフェュー(飛行制限)を 1 時間延長することで地元と合意し、今年の冬ダイヤから午前 0 時まで時間延長されます。さらに、既存滑走路の延長とあわせ、新しい滑走路を整備することでさらに 16 万回増、計 50 万回の発着容量となります。これで成田空港と羽田空港をあわせて 100 万回となります。

(資料 P17)千葉県、国、空港周辺の 9 市町と成田国際空港(株)で構成される四者協議会を 4 年前の 2015 年 9 月に立ち上げ、重要事項の決定を行っています。これまでの反省を活かし、国が決めたことに地域が従うのではなく、滑走路の位置や形態あるいは環境への影響や対策について成田国際空港(株)が示し、住民に対して丁寧に説明を行っています。説明会だけで約 100 回以上、延べ 5,000 名以上の方々に説明を行いました。そこでいただいた意見を踏まえ、社内で滑走路の位置や使い方等について検討したうえで四者協議会メンバーで協議しました。具体的な騒音対策の区域案を策定のうえ、再度住民向けに約 100 回、のべ 4,000 名の方々に説明し、昨年 3 月に同意をいただくことができました。

(資料 P18)現在、2 本の滑走路を運用していますが、B 滑走路の南側に新たに 3,500m の滑走路を整備します。そして、現在 2,500m の B 滑走路を 1,000m 延ばして、3,500m の滑走路にします。そうすることで、4,000m の A 滑走路と 3,500m の B、C 滑走路ができます。用地も広大な区域を買収することになります。本来はこれほど広い区域は必要ありませんが、多古町からの要望も踏まえ 1,000ha の土地を買収することとしました。現在、地権者の皆様から土地買収の同意をいただく手続きを進めており、面積ベースで約 92% の同意書を頂戴しました。滑走路建設反対という方はそれほどいらっしゃいませんが、様々な事情を抱えておられますので、我々としては 10 年以内にこの機能強化を完成させるべく、交渉を進めていきたいと思えます。

また、成田空港アクセス道路として圏央道という高速道路が計画されていて、現在、高速道路会社が工事を進めています。空港の整備にあわせて新しいホテルや市街地、工業団地の造成等地元の方々から様々な要望をいただいているので、関連施設の整備も進めたいと考えています。

(資料 P19)成田空港では、開港以来 4,185 億円を投じる等、十分な騒音対策を講じています。中でも騒音の発生源対策ということで、航空機エンジンそのものの低騒音化、夜間飛行の制限、飛行コースの工夫、空港周辺に防音林や防音堤を造ることに 74 億円を投じました。また、移転補償だけで約 1,900 億円を要しましたし、電波障害対策や家の防音対策も行っています。加えて、空港周辺の騒音区域内の居住人口と発着回数に比例させて空港周辺の市町村に年間約 40 億円を交付しています。この交付金は、弊社が実施する(民家への)空調機整備の補助に市町が上乗せ補助を行うことや、道路や消防設備の整備

財源、空の駅の整備といった地域振興に活用されています。2018年までの交付総額は約1,300億円となっています。

(資料 P20-21) このほか空港周辺には合計102カ所に騒音測定機器が設置され、常時測定が行われています。また、成田には騒特法(特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法)という法律が定められており、一定の騒音区域であれば弊社が住居を買い上げて移転していただく対応をしています。今回、騒特法の対象区域の設定にあたり、地元の方々からなるべく広く区域を設定してほしい、この際に移転したいという声をいただきました。加えて農業振興のため、弊社が保有する土地を貸し出すこと等、様々なイベントを通じて空港と地域が共存する道を探っています。

(資料 P22-24) 成田空港は現在23時までの運用ですが、時間延長について非常に強い要望があります。例えば航空貨物は荷物を集荷して、様々な手続を経たうえで飛行機に積載します。現在23時の飛行制限があるため、各滑走路一時間10便という制約が22時台だけではなく、21時台や20時台にもかかっている、これらの時間帯が使えない状況となっています。この度の運用時間1時間延長によって、便数制限をなくすことができれば、貨物の集荷時間が延長され、航空貨物便にとっても非常に利便性が高まります。また、訪日外国人旅行客から、なるべく早朝に日本に着いて1日丸々使った上で帰国したい等の要望があります。今の運用時間では香港や台北を深夜に出発しなければなりません、運用開始時間を朝6時から5時に前倒しすることで、現地を22時や23時に出発することが可能となり、帰国時も24時まで日本に滞在できるようになるといことです。

(資料 P25) 成田空港はLCCの基地になっていますが、空港の運用時間が非常に短いため遅い時間帯に運航することができず、夜間駐機せざるをえません。LCCの経営面を鑑みると厳しい状況にあるといわれています。今回、運用時間を朝1時間、夜1時間半延長することで、日中目いっぱい稼働し、カーフェュー(飛行制限)前に成田を出て海外に行き、夜間に人を乗せて朝成田に戻れば、24時間フル稼働できる為、LCCの経営が大きく改善することになると考えています。

(資料 P26) 将来的に成田空港は3本の滑走路となり、運用時間が5時から24時半まで延長されれば、滑走路直下に住む住民は4時間半しか眠れない、それは困るという話が出ましたので、地元と相談をして、3本の滑走路のうち、例えば北風の場合はC滑走路とA滑走路を着陸に使い、A滑走路とB滑走路を離陸に使う。その時間帯を、例えばC滑走路は5時から22時までにして、代わりにA滑走路は7時半から24時半まで使う、そうすることで飛行経路化の静穏時間を7時間確保できるというスライド運用をしていきたいと考えています。これは第3滑走路が完成してからの運用ですので、それまではA滑走路とB滑走路2本の滑走路での運用になりますが、特にA滑走路は騒音対策がかなり進んでいますので、今年の冬ダイヤから6時から24時まで運用することで地元と合意しています。

(資料 P27-28) 成田空港の場合、どうしても午後の特定の時間帯にダイヤが集中してしましますが、世界の空港を見渡せば、国内線では時間に関係なく比較的均等に出発、到着でも使えるダイヤとなっています。そこで24時間運用の可能性について議論を行いました、結果的に夜間の遅い時間帯は離発着がそれほど多くない。従って、5時から24時半まで運用することができれば、24時間運用にこだわる必要はなく、十分機能するのではないかと考えました。そういった状況で現在A、B滑走路で各15万回ある発着枠をA、B、C滑走路で各17万回に増加させることで、計50万回まで増枠したいと考えています。

(資料 29-33) これは騒音コンターといって、航空機の場合、滑走路の延長線上を直進上昇、直進降下するので、騒音区域がこのように分布します。Lden62デシベルというのは、騒防法(航空機騒音防止法)によって住宅防音工事の対象区域です。Lden66デシベルというのは、騒特法によって区域内

に基本的には新たに住宅を建てることはできないと定められています。また、現に居住する住民から住居の買取希望があれば、弊社が買い取って移転補償する義務が生じます。そうした状況も踏まえ、航空機の低騒音化により防音工事の対象区域は昔より狭くなっていますが、弊社は、従来の騒音対策区域を維持することとしました。実は、A滑走路とC滑走路の間にある地域の住民から、両方の滑走路から騒音があつてうるさいと随分言われています。本来、騒音コンターでは防音工事の必要のない区域ですが、騒防法的一种区域を大きくとり、全て防音工事をするという対応をしています。ペアガラスの設置はこれまで防音工事の助成対象外でしたが、このたび特殊防音サッシと単板ガラス代金の合計額を越えない範囲内で対象にしました。また、1人世帯でも同居の有無に関わらず子や孫がいる場合には2人世帯とみなし、防音工事の限度額を引き上げるようにしました。また細かい話になりますが、従来トイレや浴室は防音工事の対象外でしたが、騒音がひどく気分が優れないということで、全て防音工事の対象としています。加えて深夜対策として、1枚の防音窓ガラスにもう一枚内窓を付けることで二重窓にしています。この対応により、35 デシベルか 40 デシベル程度の防音効果が見込まれます。事実、家の中ではほとんど航空機の音はしません。この度対象区域を広げ、要望があれば弊社のほぼ全額負担で内窓設置ができるようにしました。

(資料 P34) 地元市町への交付金は現在約 40 億円で、将来的に発着回数が 50 万回に増えれば交付金は 1.5 倍増の約 60 億円になります。(交付金増額の時期は)騒音対策区域内の世帯数や国際線の着陸回数で算出するため 10 年から 15 年先になりますが、騒防法の告示が為された段階で直ちに 60 億円をお支払いする約束をしています。

その交付金の使途についても、従来は道路整備や騒音対策に限定していましたが、地域振興ということで、教育費の無償化や医療福祉の無償化といった使途でも周辺の市町が使えるよう、幅広く弾力的に対応しています。この度A滑走路の夜間飛行制限を変更しますので、その延長上の市町に特別加算金という名目で、毎年1億円をお支払いします。

(資料 P37) 地元の方々と話をしていきますと、騒音対策も必要ですが、空港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と感じます。例えば成田市や芝山町は騒音レベルが大きいはずですが、住民の方々の理解を得られています。逆に、その先にある横芝光町や山武市から反対を受けています。意見を伺うと、成田市は固定資産税だけで毎年約 100 億円の税収があり、施設整備が進み、アクセスも向上して町もきれいになっているが、空港の南側にある自分たちのところには騒音だけきて、市や町は昔から変わらないという不満があります。我々としては、今後の対応により旅客数が倍になれば、成田空港で働く従業員数もおそらく倍となります。そういった方々に空港の南側に住んでいただき、空港と周辺の市町がお互い協力することで、アクセスも含めて便利にしていきたいと説明しています。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、アクセスもよくなり、観光客がきて雇用も生まれ、道路ネットワークも拡充するというようなお互いウイン・ウインの関係を作っていきたいと考えています。

(資料 P38) 年内に工事の実施計画が出ましたが、先ほどの騒防法の告示が為されれば交付金を増額するとともに、住居移転や防音工事も拡充していこうと思っています。

(資料 P39) 環境アセスメント法が成立する以前に成田空港があったため、これまで環境アセスメントを実施することなく工事を実施してきましたが、今回は、環境アセスメント法の施行後初の工事となるため、非常に複雑な手続を進める中で、その都度説明会を実施し、環境大臣や国交大臣、あるいは千葉県や周辺市町の首長さんからも意見をいただきました。それを受けて、騒音対策及び自然環境対策に関するルールを提示し、地元の方々の意見をいただき、ようやく報告書が完成しました。あとは工事を進

めるだけとなっています。

(資料 P40)将来的な姿としては、年間の航空機発着回数 50 万回、航空旅客数 7,500 万人という、洗練された空港を整備することで、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と思っています。

ここまで地元の方々との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に移管されたことが大きく影響しています。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ますが、私はそうではなく、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と考えています。そのためには、空港周辺の市町の方々とうまくやって良好な関係を築けていくのが一番のテーマですし、空港があつてよかったと思っただけのような地域と一緒に作っていきたく思います。

昔、成田空港は迷惑施設として扱われていましたが、今や千葉県から成田空港は宝ですというお言葉をいただいています。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す。例えば、房総半島の端ではどんどん過疎化が進んでいますが、その中で人口が増え、人々が楽しく生活でき、仕事があるという地域をなんとか作っていきたく思いますし、世界からの観光客が増えることで、観光面でもビジネス面でも周辺地域や千葉県を発展させていくことが弊社のミッションだと考えています。まだ始まったばかりではありますが、今後も地域の方々とうまく意見交換しながら、空港都市としていかに共生していくのが一番重要な課題だと思っています。

我々は、過去に伊丹空港から様々な事を学ばせていただきました。引き続き勉強をさせていただきながら、成田空港の将来のあり方について検討していきたいと思っておりますので、ご指導、ご鞭撻をよろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

〈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



ただいまご紹介にあずかりましたエアバス・ジャパンの好田です。このような貴重な機会をいただき心からお礼申し上げます。ありがとうございます。

本日は、エアバス社として世界及び日本の今後の航空需要及び航空事情ということ、エアバス社がいかに環境対策に力を入れているかということ、最後に環境対策に力を入れた成果としてエアバス機のA350という機体と、エアバスの子会社であるATR社についてご紹介させていただきたいと思えます。

(資料P1)まず、世界の航空需要ですが、何かイベントが起こると需要が急激に縮小して大丈夫かという印象を持たれる方もいますが、世界的に見るとかなり安定した市場です。これは、いわゆる世界レベルの航空旅客需要を表わした図ですが、いろんなイベントが発生した時は少し下がりますが、これを取り戻すかのように回復し、15年ごとに倍々の規模になっている市場です。ですから、イベントリスクが大きいように見えても、世界的には確実に伸びる安定した市場だにご理解いただきたいと思います。

(資料P2-3)その大きく伸びる航空需要に対する航空機需要についてですが、現在約20,000機強のジェット機が空を飛んでいます。エアバス社の試算によると20年後には47,000機まで増えます。これは、古い機体の買い換え需要もありますが、航空需要の伸びにより新たな航空機需要が生まれるため、新たに37,000機の飛行機を製造する必要があります。20年間で37,000機ということは、約1年間で1,800~1,900機もの航空機需要があることとなります。このことから今後航空機需要は順調に成長していくと言えます。

(資料P4)内訳を見ると、S、M、L、XLの機種があり、Sというのは座席が230席以下のシングルアイル(通路が1本)の小型旅客機です。Mというのが中型旅客機、Lが大型旅客機、XLが超大型旅客機ですが、機体数で見ると圧倒的に230席以下の小型旅客機が全体の75%を占めています。皆さんご存じのように、LCC(格安航空会社)は世界で台頭してきていますので、その需要がどんどん伸びてきています。しかしながら機体価格は小さな機体のほうが安いので、小型旅客機市場は売上全体の50%強となっています。

エアバス社は小さい機体から大きな機体まで製造していることに加え、ボンバルディア社の小型旅客機「Cシリーズ」の提携によって、A220(座席数108~160席)という一回り小さな小型旅客機から超大型旅客機までの市場をカバーする供給体制を整えています。

(資料P5)日本の航空旅客需要はどうかというと、アジアのGDP成長率が6%ぐらいですが、日本でもGDPの成長は大きくないものの引き続きプラス成長で、それに引っ張られて航空機需要も引き続き伸びていくと予測されています。

(資料P6-7)次に、日本の旅客需要の現状と今後どのように推移していくかですが、一番上の表にあるように日本国内市場は今でも大きいですし、今後も伸びると見込んでいます。2番目に大きいのは先進国の韓国、台湾、香港、シンガポールあたりから日本に来る需要で、伸び率も大きいです。3番目は中国本土から日本に来る需要です。今後の日本の航空旅客需要増分は、国内市場も含め、韓国、台湾、シンガポールと中国をあわせ、全体の約75%を占めます。文化遺産がたくさんある関西に中国、韓国等のアジア諸国から旅行客をどんどん呼び込んでいくうえで、関西3空港の役割は非常に重要だと思ってお

ります。

今後も日本とアジア間の航空旅客需要の増加分の約70%を中国、韓国、台湾が占めると見込まれますので、彼らをいかに魅了し、関西に来てもらうかという戦略を考えていくことが重要です。

(資料 P8-9)次に、航空機はこれまで大きな進歩を遂げてきました。特に環境対策面で大きな進歩を遂げています。例えば騒音や排気ガスでは相当改善されています。燃料消費量は昔の飛行機と比べると80%も燃費が改善されています。これは機体の設計とエンジンの改良によるところが大きく、今後ますます良くなっていくと言えます。

(資料 P10-14)また、特筆すべきなのは騒音です。都合によりエアバス機で比較していますが、機体の騒音レベルは格段に改善されており、最近の飛行機はかなり低くなっています。これに基づいて I C A O (国際民間航空機関)が航空機騒音基準を強化していますが、I C A Oレベルに輪をかけて航空機の騒音対策が講じられているので、航空機の騒音レベルはかなり低くなっています。2010年には、航空機、国際航空に対してCO₂の排出量を削減するという目標を立てました。国際航空におけるCO₂ガスの排出削減は、1つ目は航空機メーカーであるエアバス社やボーイング社が航空機に新技術を投入する。2つ目に航空方式を改良する。3つ目にバイオ燃料を使用する。という3つの技術的項目です。つまり市場メカニズムを投入してCO₂排出量を削減しようということが2016年にI C A Oで決まりました。いわゆるカーボンオフセット政策というものが発表されています。

航空需要が拡大すれば、航空路線は増えるし、飛行機の数も増えるため、何もしなければCO₂排出量は右肩上がりに増加するのは当然です。これに対し、新技術の導入や運航経路の改良に加えて、バイオ燃料を投入してCO₂排出量を下げる努力をします。それでも下げられない部分があれば、CO₂排出権を購入して相殺するというプログラムです。

つまり、エアラインとメーカーと一緒にCO₂排出量削減の努力をして、排出量を政府に報告して、政府がCO₂の量に対してどれだけオフセット(相殺)しなければいけないかということです。一方、航空機メーカー、エアライン以外でいろいろと努力している人が目標以上にCO₂削減できたりしたら、その排出権を買ってオフセットして、世界全体で目標達成するという政策を取り入れています。

この取り組みは、日本も入っていますが、2021年から2026年までの間は試験的に国内に限定して、まず自発的に取り組んでみようというものです。2027年からは義務化され、世界で取り組む目標を定めて、それを達成できない場合には排出権を買ってオフセットするということです。いろいろと費用がかさむ話になるので、エアラインもメーカーも必死です。CO₂の排出量に対して削減する努力をしていかなければならないということが国際航空業界でも定められているということです。

(資料 P16)では、エアバス社の取り組みについて、少し紹介させていただきたいと思います。まず、バイオ燃料をどうするのかということですが、エアバス社は直接燃料メーカーではありませんが、まずエアラインと組んで、実証試験プログラムのサポートをしています。次に、政策及び規格を策定していかなければならないということです。最後には、燃料そのものや流通ルート承認によって市場に広めるという、間接的ではありますが、メーカーとしてもそのような努力をしてきているし、続けていくということです。

(資料 P17)飛行機の開発でも様々な努力をしています。革新的な構造や使用する金属を複合材料にすることで軽量化し、その軽くなった分だけ燃費の向上を図っています。それとエンジンです。エンジンが燃費の削減に一番大きな効果をもたらしますが、燃料が削減されれば当然CO₂の排出量も減ります。そういう意味では、どんどんエンジンを効率化して燃費効率を上げ、排出ガスも減らしています。このほか、エンジンの羽の設計を革新して空気抵抗を少なくして燃費を改善させるとともに、バイオ燃料等

を採用することでCO₂の削減を図っています。航空管制では、飛行ルートの見直しにより燃費及びCO₂が削減できることがあるので、最新のアビオニクス(航空機の操縦や運航管理に、電子工学を応用する技術)をメーカーが開発し、最適の航路をとるといって現在取り組んでいます。2025年、2050年を目指して今後も新しい技術を導入し、この領域において貢献してまいります。

(資料 P19-22) A350 というエアバスの最新鋭機についてご紹介します。どのような改良を加えたかという、1つはエンジンで、全く新しいエンジンを採用しました。2つ目は機体構造で全体の50%以上に複合材料を採用することで軽量化を図っています。3つ目は技術開発による最新のアビオニクス(航空機の操縦や運航管理に、電子工学を応用する技術)の導入によって航路の最適化を図っています。4つ目の主翼では設計を改良して空気抵抗を減らしています。

これらの新技术によって25%の燃費削減とCO₂の削減を実現するとともに、騒音値も相当軽減できました。環境面で大きなものは、離陸時と着陸時の騒音です。空港では騒音をいかに減らすかという対策が相当講じられています。

A350の宣伝になりますが、まず騒音レベルがICAOの基準よりはるかに低いことです。これは1つ自慢できるところであります。先ほどから何度も言っていますように、燃費が既存の同じ型の飛行機に比べて25%も低いです。これは燃料の節減だけではなく、排出ガスやCO₂もそれだけ減っているということです。最後に、排出ガスも既存の飛行機の31%も下がっているということで、非常に環境に優しい飛行機に仕上がっています。

(資料 P23)これは我々、騒音値のフットプリント(占有領域)と言っていますが、伊丹空港での事例をつくって見ましたが、既存の中型機が白桦のところですね。A350-900という機体が飛んだとしたら青いところで、現行の飛行機の40%強の領域を削減できるという機体に仕上がっています。

最後に、JALにA350を30機購入いただいています。実は2019年6月に初号機をデリバリーする予定で、2019年夏から環境に優しいA350が日本国内を飛ぶこととなります。

(資料 P27)続いて、エアバス社の子会社のATR社が製造するターボプロップの機体についてご紹介します。ターボプロップと聞くとプロペラ機というイメージがありますが、実はそうではありません。我々は最新鋭のエコプロップジェットという名前で日本に売り込んでいきたいと思っています。

ATR社は、フランスのトゥールーズにあり、エアバス社と同じ工場の中に最終組み立て工場を持つターボプロップの機体メーカーです。出資割合は50%がエアバス社、50%がイタリアのレオナルド社です。レオナルド社という会社は皆さんご存じないかもしれませんが、イタリアでは最大級の航空機メーカーです。経営面でエアバス社もある程度順調で、レオナルド社も順調なので、開発資金源が潤沢な航空機メーカーだと思っていただければ結構です。

(資料 P28)ATR社には、70人乗りのATR72と40人乗りのATR42という2種類の機体がありますが、共通の操縦系統であるため同じパイロットがATR72も42も操縦でき、高い汎用性を有する双子的な存在です。しかも40人乗りのターボプロップ機は、世界でATR1社しか製造していません。

(資料 P29)先ほどターボプロップはプロペラ機ではないと申しましたが、プロペラがついているのにプロペラ機ではないというのは変に思われるかも知れませんが、皆さんはプロペラ機と聞いてデシプロエンジンを積んだ昔の戦闘機を思い浮かべられるかも知れませんが、でも、ターボプロップの構造を見るとエンジンのコアはジェットエンジンで、その回転を利用したプロペラ機です。ですから我々はプロップジェットと呼ぶようにしています。今の旅客機のジェットエンジンの効率を上げていくと、ファンがどんどん大きくなって、空気をどんどん送り込むことによって効率を図るので、多分あと10年後、20年後、ジェット機はファンが外に出て、まさにこのターボプロップと同じような形態になると予想されて

います。これを我々は「アウトローター」と呼んでいます。

ターボプロップのコアはジェットエンジンで、効率化を図るためプロペラが出ているということで、ある意味ジェットエンジンの先取りをしています。ですから我々は「エコプロップジェット」と呼んでいます。

(資料 P30-33)ターボプロップ機はジェット機と比べて若干巡航スピードが遅いですが、驚くほど燃費がいいです。また、燃費がいい分だけCO₂や他の排ガス排出量もかなり少なくなっており、環境に配慮した飛行機と言えます。また、騒音レベルもジェット機と比べて非常に静かで騒音対策にも適しています。

(資料 P34)日本国内で最初に運航を開始したのはAMX(天草エアライン)で、2番目がJAC(日本エアコミューター)です。HAC(北海道エアシステム)からは受注済で、今年中にデリバリーする予定です。

1つ申し添えると、燃費の面ではジェット機に比べると圧倒的に優れていますが、スピードはあまり速くありません。ですから飛行時間が30分、40分の近距離路線では、ジェット機と2、3分しか所要時間が変わらないので、プロップジェットの世界と言えます。しかもジェット機なら2,000mの滑走路が必要ですが、ATR42は1,000mの滑走路でも離発着可能です。また、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、近々発表できる可能性が高いです。滑走路の短い空港はジェット機のマーケットではなく、プロップジェットのマーケットになります。日本には滑走路が1,000m以下の空港が11箇所あり、しかも今は飛行機が飛んでいません。そういう所へもATR機は飛ぶことができます。

(資料 P35)伊丹空港には、既にAMXとJACのATR機が乗り入れており、今後ますますATR機が飛んでいただけるとありがたいと思っています。

以上です。ありがとうございました。