

空港のさらなる利活用 による弊害について 暴き出す！

政府のインバウンド政策や地方公共団体並びに航空会社からの要望により、空港の運用時間は拡大され続けています。

24時間運用を行う空港では、航空機をより多く運航させるため、1時間当たりの発着枠を増やす動きがあります。具体的には新千歳空港が東京オリンピック・パラリンピックを前に、現行の1時間当たり42回から50回へ増やすことを検討しており、政府として迅速に対応することを表明したことから、その動きは加速することが想定されます。

一方、地方空港の多くは、羽田空港や成田空港のように24時間離発着が可能な空港ではなく、遅くとも21時や22時（各空港の運用

時間概要）には運航を終了する運用を行っています。

しかし、昨今の航空需要増大の高まりに代えて地方空港では、羽田空港や成田空港に集中している旅客を地方に呼び込むために、24時間運用の検討や深夜早朝時間帯にも離発着を可能とするなど、需要拡大にむけて大きく動きはじめています。

地方空港が需要拡大に躍起となる要因に、羽田空港や成田空港との競合以外に新幹線との競合があります。日本経済新聞の調べによると、一般的に日本人が移動に利用する交通手段について、300 km 近辺の移動では車移動が多く、500 km 以上の移動では鉄道、7

各空港の運用時間概要

・24時間空港（カーフェュー等例外含む）

新千歳空港 東京国際空港 成田国際空港
中部国際空港 関西国際空港 北九州空港
福岡空港 那覇空港

・運用終了時刻が22時またはそれ以降の空港

青森空港 秋田空港 庄内空港 静岡空港
神戸空港 広島空港 岡山空港 美保空港
岩国空港 高松空港 松山空港 長崎空港
大分空港 佐賀空港 鹿児島空港

※上記以外の空港は、大体21時頃までに終了する。

航空部門事務局