

中部 新国際空港の物語

… 地方の大構想が歩いた道 …

池田 誠一

【11】「中部国際空港」へ…貫けた、地方主導

1 「関係者が連携して」

平成8年12月、七次空整が閣議決定されました。中部新国際空港は「中部圏における新たな拠点空港の構想について…関係者が連携して…その事業推進をはかる。」と記述され、事業着手にむけてこの地方の大プロジェクトが動き出しました。

しかし、ここにもまた難問がありました。六次に引き続いて記述された、「関係者が連携して」という言葉です。国の大プロジェクトが、まさに事業化にむけて動き出そうとい

うのに、その主体は「連携」でしかありませんでした。関係者には国から地方まで、それも官と民の多くの団体が入りましたが、それをまとめる場は調整会議だけだったのです。

今回はこのような曖昧な連携体が、どのようにして事業化を実現していったかをみてみたいと思います。

2 空港会社の設立へ

(1)位置・形状

8年9月に一応の決定を見た空港の位置には、未だ問題が残っていました。それは騒音問題です。実機飛行の測定で、最も近接した常滑が60デシベル台だったのに対し、遠く離れた弥富町(北)と美浜町(南)が70台になったからです。とくに美浜町は、知多五市五町を巻き込む形で、改善が無ければ地元は空港に合意しないと強硬でした。

9年3月に出された修正案は、滑走路の位置を西北に300mほど動かし、方向を2度北に振るという案でした。同時に、空港島の形状についても、陸地と島との間の流れをスムーズにするため「D」型

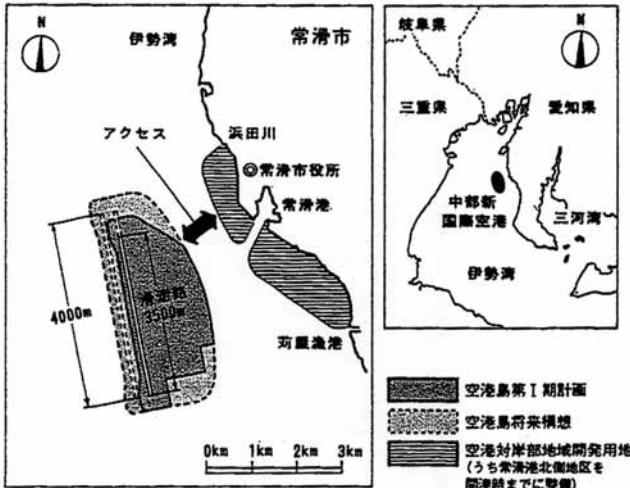


図1 「広報あいち」に発表された空港島の位置・形状

とし、間の距離は1^キを確保しました。この結果、空港島の規模は、空港本体が470^{ヘクタール}、臨空開発用地120^{ヘクタール}、合わせて590^{ヘクタール}とされました。ようやく公式に空港の計画図を示すことができるようになったのです(図1)。

(2)地元合意

この提案のあった9年3月の調整会議は、空港計画の変更だけではなく、大きな意味をもっていました。それは、空港事業の全体像をまとめ、地元の合意を求めるものでした。中味は①空港計画の他、②事業方式、③アクセス、④環境影響予測、⑤地域整備構想を含むもので、「五点セット」と呼ばれました。事業方式等実質的に先送りされたものもありましたが、始めて新空港事業全体を世に問うたといえます。

国は、空港事業を進めるに当っては地元合意を必須としていました。ところがこの五点セットを受けた地元は容易に合意とはいきませんでした。特に美浜町の騒音問題のため、收拾のめどがつかなかったのです。このため7月、愛知県はさらに滑走路位置を100^{メートル}沖側に動かす案をつくりました。加えて発進時の飛行経路を直進からすぐ旋回に変えて、富良野と飛空機との距離を2^キ以上とし、65^{デジベル}まで落とせると説明しました。しかしそれでも美浜町民は納得せず、着陸時も含め平面で2^キ以上離すことを要求したのです。

合意の方法に、各団体とも議会の議決という方法をとったこともあって、結局多くの市町が12月の定例会での議決になりました。そして遅れた美浜町も翌10年3月には、議員提案による多数決という形ではありましたが何とか通過し、知多五市五町の合意が実現することになりました。

(3)事業方式の変遷

事業方式も二転三転しました。これまでの経緯では、当初は関西空港(1期)と同様の特殊法人が想定されていました。しかし7年初に国から事業の内の土地造成を分離するという方法(関西2期方式)が提案され、地域も航空審議会でそれを認めたのです。

ところがこの頃は橋本内閣の行政改革が進行中で、新しい特殊法人の設立は不可能に近くなりました。9年3月の五点セットで事業方式を具体的に示せなかったのはそんな事情からでした。国際空港を直営や特殊法人以外

の方法でつくるという難問です。

いくつかの提案がマスコミに取り上げられている中で、具体的に動いたのは地域の経済界でした。名商・中経連の主要企業が集まり、事業費8,000億円、無利子資金40^{億円}とした時の経済界の分担額533億円について具体的に割り振ってその覚悟を示しました。その結果は自治体も受け入れ、地域の創意として7月の航空審議会部会に提案したのです。

一方運輸省側も、出資は運輸施設整備事業団経由で行なうこと。その額は10億円程度とし、残りは無利子の貸付にして大半を民間出資の株式会社をつくることを提案しました。これらを審議会も了承し、これで決まりというムードが流れました。しかしこの問題は、年末にかけての10年度予算の調整で再び大きく動くことになりました。

(4)第1種空港

国はそれまでこの空港を「中部新空港」と呼んで、国際の字をつけることを避けていました。それは正式な国際空港となると「第1種空港」として国が原則として設置・管理する空港になるからです。航空審議会でも「中部新国際空港構想」とか「新たな拠点空港」として、この問題をカモフラージュしていました。

しかし事業予算をつけるとなると明確にせざるを得ません。予算の議論の中では、自治省も大蔵省も、運輸省の民間会社案を了解しなかったようです。そして検討の結果、国の責任と民活事業(PFI事業第1号が想定されていた)との妥協線として、官・民の比を五：五まで引き上げること。出資は国から直接行なうこと、を決めました。ただし特殊

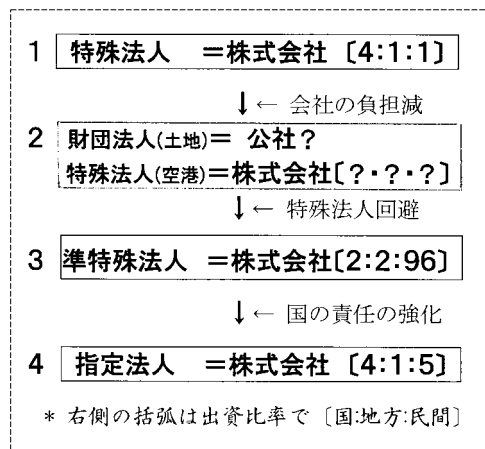


図2 中部国際空港の事業主体案の変遷

法人とはせず、国が事業を指定する「指定法人」にするというものです(図2)。同時に中部は、成田、関西と同格の第1種空港とすることも決まりました。地元では確信していたとはいうものの、あっけない決定でした。

さらに予算案には「中部国際空港」という名前が登場しました。国際空港であり、中部という旧空港が無いから「新」をつけないという説明でした。これもあっけなく決まり、次の事業指定の法律案で正式名称になっていきました。そしてこの時点で、中部「新」国際空港という名前もその役目を終えることになったのです。

3 紀行 空港ターミナル

… コンパクトゆえの便利さ …

さて最終回の紀行は、空港の核心部、ターミナルです。アクセスから出発、到着と各ターミナルを廻ってみます。

〈アクセスターミナル〉

金山総合駅から名鉄の快速特急で25分。あっという間に空港駅です。駅を出ると広いアクセスプラザの中です。中部空港のアクセス



空港のアクセスプラザ。
正面左に鉄道駅、右に情報センター



アクセスターミナルの東側は、
車、船、バスに接続している

は、全ての交通手段をまずアクセスプラザに集中させることにしました。鉄道、船、バス(団体バス等を除く)、タクシー、乗用車等のすべてがプラザの空間につながります。関西空港もよく似ていますが、中部は広く、意識的にまとめました。そして大きな流れにして旅客ターミナルに接続しました。さて、360度プラザを見回したらムービングウォークで3階に上ります。

〈旅客ターミナル〉

中部の旅客ターミナルは、2階に到着ゲート、3階に出発ゲートが配置されました。3階に着くと出発ロビーで、左が国際線、右が国内線です。規模が小さい分、階を分けることなくシンプルに配置できました。空港らしい賑わいの空間です。奥にはエスカレーターで4階や下に降りていくルートがあります。

航空機への搭乗部はフィンガー形式の逆T型が選択されました(図3)。左側が国際線、右側が国内線になり、中間のTの張り出した



3階の出発ロビー。国際線のチケットカウンターが並ぶ

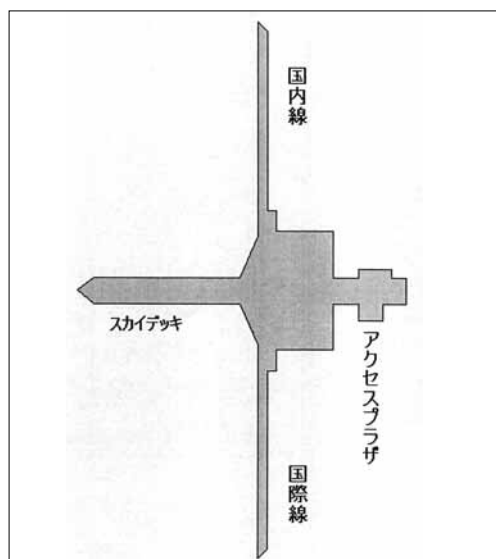


図3 中部国際空港のターミナルビル配置



ガラんとした1階。
団体客の集合、待合せに利用されている



飛行機が間近に見られる4階のスカイデッキ。
クリスマスのイルミネーションが設けられる

部分はフレキシブルに利用できるようになっています。この部分は出国者しか入れません。出発ロビーを見回したら2階に降ります。

2階はシンプルな到着ロビーで、正面方向に進むとアクセスプラザになります。国際線の出口は、いつもの出迎え客との出会いが目を引きまします。1階に降りると、そこは団体客のサービス空間でしょうか。時として大変な賑わいを見せるようです。

さて、エレベーターで4階に上がります。4階がこの中部空港をもっともアピールする空間です。とくに、関西空港の反省から滑走路の見える空間がたくさん採られました。一番奥の出口からデッキに出ると飛行機を直接見ることができます。手前の広場はイベント空間で、左右には食事とショッピングの施設が配置されました。ここでも滑走路が見える

ということが意識されています。中でも極めつけは「浴場」でしょう。夕陽と飛行場を見ることのできる風呂は結構の人気です。空港の魅力を空港内から外へとつなげていきたいという思いがここにも生きていました。

4 「中部方式」の意味したもの

中部国際空港という国家プロジェクトには、様々な形で地方がかかわりを持ってきました。立地や構想を地域自らが決めたこと。地元への説明説得をほとんど地域が実施したこと。調査に対しても多くの費用を負担したこと。普通に考えれば国が行うべき事項を、先行して、しかも三県一市と経済二団体という連携体が実施したのです。

ところがよくみると、このプロジェクトは、実は、国が仕掛け、国が行なったものであることがわかります。地域に火をつけたのは国でした。立地を引っ張ったのも国でした。空港計画をリードしたのも国でした。いわば地域は、孫悟空のように国という手のひらの上で飛び回っていたというのが実態かもしれないのです。

この事業では、多くの段階で「中部方式」という言葉が語られました。それは、一つは「前例のない」新しい方式という意味もありましたが、もう一つは「地方化」、「民間化」の模索だったといえます。そしてそれは、見方を変えれば、「国」と「地方」が連携していく一つの姿だったのかもしれない。

三県一市の連携。官と民の連携。国と地方の連携。「連携」こそが、この中部空港プロジェクトが試みた最大の成果だったような気がするのです。私たちは、このことを忘れることなく守り育てていかねばならない。新空港を歩きながら、それを強く感じました。(完)

〈主な参考文献〉

- ①『中部新国際空港新聞記事』(1996他、中部空港調査会)
- ②溝口泰正『中部国際空港物語』(2008、中日新聞)

連載を終えて

1年間、改めて「中部空港とは何だったのか」を問うてきました。もちろんこの短い連載だけで書き尽くせるものではありません。しかし、2本目の滑走路が問題となっている今、10年という長い間、この地方ががんばり続けた、その足跡を思い起こすことは、決して無駄ではなかったような気がします。

池田誠一

*次回からは「なごや・幻の古代道路を追って」(仮)を連載します。