

# 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

## 【6】基本構想…地元合意の証し

### 1 国への答案

新空港の立地は、平成元年4月6日の議員連盟の総会で承認され、最終的に決まりました。しかし、まだ「常滑沖」ということが決まっただけでした。国から求められていた、①必要とする時期、②建設地点、③費用負担等の条件のうち、②の一部が解決しただけだったといえます。

従ってその全体の答案を描くためには、体制の拡充、資金の追加、そして人材の確保が不可欠でした。地元各団体では一斉に体制の強化が始まりました。中でも注目されたのは、愛知県が空港対策のトップに運輸省の課長クラスの専門家を招致したことと、空港調査会が倍近く増員されたことです。とはいえ国際空港の計画などめったにあるものではなく、当然この地方では全く未経験なことでした。

今回は、このような状況の中でこの地方が、とにかくにも「中部新国際空港基本構想」というものを纏め上げていった過程を追ってみたいと思います。

### 2 人を集めて

#### (1) 体制作りと六次空整

国への答案の提出期限は、六次空整でした。

「空整」とは、正式に言えば、空港整備五ヶ年計画という5年間の国の空港整備事業予算の総額とその配分計画です。が、その決定の前には空港審議会での政策審議が必要になり、さらにその諮問の前に、運輸省内部での議論がありました。平成2年の初めに予定されていた六次空整(平成3～7年度)の審議会諮問を考えると、まさにギリギリ、というよりも同時並行ともいえる作業だったのです。

この頃、調査会は10人から19人に増員され、8月、私もその一員になりました。既に6つの研究会に分かれて個別の調査が進行中であり、専門部会の先生やコンサルタントとのまさに汗みどろの議論が進んでいました。しかし難しかったのは、そのような多岐にわたる調査の結果を整理し、いかに空港の構想(基本構想)という形で世に問えるものにまとめるかでした。その目次さえ決まらぬうちに秋風が吹き始めていたのです。

#### (2) 調査の難しさ

基本構想に盛り込まねばならぬものは、実に多項目に及びました。6つの研究会は、

- ① 需要予測、現空港の取扱い
- ② 空港規模、事業運営
- ③ 空域、建設工法、騒音予測
- ④ アクセス、海上交通
- ⑤ 社会基盤整備
- ⑥ 環境、漁業 等

という分担でスタートしましたが、調査は難航しました。なぜならば肝心の「開港年次」「現空港問題」「空港位置」という重要事項が決められなかったからです。当時、開港目標年次は21世紀初頭とっており、2000年から2005年位の開きがありました。現空港も存廃は白紙でした。また空港位置についても常滑沖というゾーンで捉えており、南北に10\*近い開きがあったのです。

しかしながら、開港年次や現空港の取り扱いが決まらぬと需要が確定できず、運行回数も決まりません。騒音の予測もできないのです。また空港位置が決まらぬと建設工法が具体化せず、建設費も出せません。その上環境やアクセスも検討できないこととなります。調査は相互にも絡み合っていました。そして最後は、開港目標年次は作業上2005年と割り切り、現空港は無視しました。空港位置はゾーンで捉えたまま、建設費等は幅を持って扱うことになったのです。関係者からの「早く、早く」という請求の嵐の中、師走近くになって構想の骨子案をまとめるところまで漕ぎ着けました。

### (3) 骨子の公表

基本構想は、タイムリミットの関係からまず骨子を公表することになりました。その案の関係団体との調整が始まると、再び公表前の報道合戦が始まりました。11月末から、  
「2005年開港がメド

—建設費5400～6600億円」(読売)

「第1期建設費6000—7000億円

—旅客2010～2440万人見込む」(中日)

「総事業費7000～7500億円

—大臨空都市も検討」(朝日)…等々。

面白いことに、振り返ると各紙の興味は建設費、事業費(建設費+開港前の利息)にありました。それは即、地元負担につながってくるからでしょう。平成2年1月11日、基本構想はまず「骨子」という形で世に問うことになったのです。

### (4) 骨子から構想へ

関係者の骨子の評価はまずまずだったといえます。しかし重要な事項が欠落していました。環境問題と漁業問題です。前者は空港位置に関する問題であり、後者は表現方法に帰

する問題でした。構想の策定に向けて、環境についてはおおよその位置を決めてシミュレーションを行いました。その結果、騒音のほか大気や海流の影響の一応の予測結果が整理でき、何とか格好が付きまして(図1)。漁業については各漁業権の位置が微妙な上、最後は補償という形になります。建設費にどれだけ見込むか。難しい問題でした。

5月1日、中部新国際空港基本構想は調査会理事会で承認され、公表されました(図2)。常滑沖の決定から1年余の苦闘の成果でした。

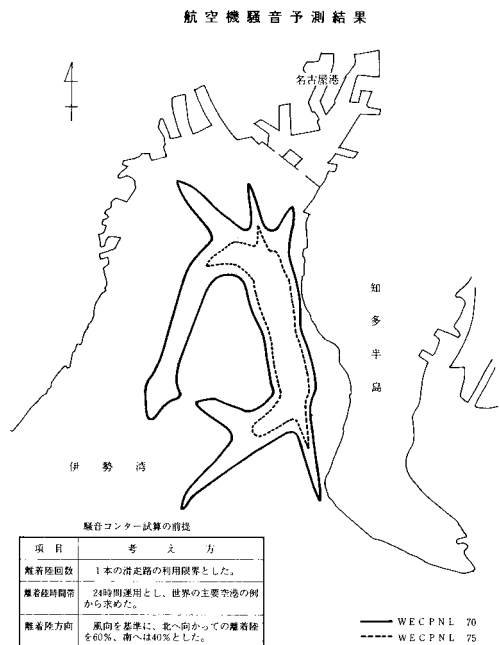


図1 環境調査の1つ、騒音コンター。空港位置を示せないため滑走路が画かれていない(文献②)

項目	概 要
位 置	名古屋の南約30kmの常滑沖の海上
規 模	4,000m 滑走路を含む複数滑走路 第1期計画は、4,000m滑走路1本 (空港本体のみで約600ha)
開港 目標	21世紀初頭(おおむね2000年～2005年)
機能・性格	① 中部の要となる空港 ② 国土の要となる空港
需 要	2005年で、国際線旅客710～880万人、国内線旅客580～600万人 国際線貨物55～65万トン、国内線貨物15～16万トン 2025年で、国際線旅客1,300～1,700万人、国内線旅客710～740万人 国際線貨物110～150万トン、国内線貨物18～20万トン
事 業 費	建設費 6,000億円～6,700億円(空港本体約600ha) 事業費 6,700億円～7,550億円
採 算 性	建設費6,000億円のとき、事業費6,800億円、出資率30% 建設費6,700億円のとき、事業費7,550億円、出資率35% ・金利6.5%、需要下振れのとき ・単年度赤字転換10年、累積損失解消25年
ア ク セ ス	名古屋駅から30分程度

図2 基本構想が示した中部新国際空港の概要

### 3 絶行 知多の海岸を歩く①

… 漁業と、騒音と — 常滑北部 …

空港によって最も影響を受けると考えられた地域に、常滑の北側の海岸がありました。今回は、この海岸を、当手を思い出しつつ新舞子から常滑へと歩いてみます(図3)。



図3 常滑市北部の海岸線。太線が、本文紹介のルート(新舞子から)

名鉄の中部国際空港行きに乗り、途中の新舞子で降ります。新舞子という所は、明治時代の終りに、白砂青松の海水浴場と別荘地として開発されました。その名も播磨の名勝「舞子浜」からとられています。駅を出ると、前に見える建物などに古い面影が残ります。左に名鉄線を越えると正面に人工海浜のマリンパークに渡る橋が見えます。その橋の手前を左に曲がり、海岸線を南に進みます。少し行くと左手には別荘地の名残の荒れた緑が広がります。

海岸線を進むと、正面を高いマンションが遮るようになります。付近は常滑市の大野町で、日本で最初の海水浴(塩浴)の記録が残るとされる海岸です。そんな風情を裏切る無料な高層ビルの横を、離陸した飛行機が飛んでいくのが分かります。海岸に沿って進むと大



新舞子から対岸のマリンパーク(名古屋港南5区)を見る



新舞子海岸の別荘地の跡には荒れた緑があった



江戸時代から海水浴場だった大野海岸。尾張藩主も訪れたという



佐治氏の居城だった大野城跡

野漁港です。ここから出荷される海苔は良質で、何度も一番札をとっていました。漁港を越えて海岸線を進むと、左手に大野城が望めます。近年建てられたものですが、信長と秀

吉と、その妹を2代続けて妻に持った伊勢湾の支配者・佐治氏の居城です。海岸付近はまだ開発の手が伸びず、よき大野の町が残っているようです。

#### 〈多屋海岸へ〉

さらに進むと蒲池の鬼崎漁港に出ます。中央にはその漁業協同組合の建物が目に付きます。海上空港は漁業者の漁場を占有することなしには不可能でした。今も活気を感じる港が当時の不安に少し応えてくれます。蒲池は名鉄線が海岸に近付く所で、空港へのアクセスルートの検討で幾度も足を運びました。

鬼崎漁港は1\*。程南の榎戸にも拠点があり



蒲池の鬼崎漁港



蒲池から榎戸へ。ここも未開発のまま残っている



榎戸の鬼崎漁港。離陸する飛行機もはっきりしてくる

ます。こちらはヨットやプレジャーボートの基地としても有名なところですが、この辺りは、海岸線がもっとも沖に出ているため、航空機騒音を考えるうえで大変気にした所でした。今、海岸に立って飛行機の音に耳を澄ますと、たしかによく聞こえますが、それでも60デジベルくらいでしょうか。

南に進むとヒルガオの群生する多屋海岸になります。空港島も間近になって、細かな施設まで見えるようになりました。その左には空港への連絡橋も見えます。岸から斜めの細い道に入ると、高架の空港道路の下をくぐって10分ほどで常滑駅に出ることができます。

## 4 基本構想で問われたもの

基本構想は、地元の描く中部空港像を国を始め全国に発信するもののはずでした。ところが骨子決定の最終段階で思わぬ本質が浮かび上がったのです。

骨子を決定する調査会の理事会。いつもはスムーズに流れる会議に、一瞬緊張が走りました。岐阜県の副知事から、「当方の主張している海底トンネルの検討が入っていない」との指摘です。事務局は、公表までに時間がなく、既に印刷されていることもあって、抵抗しました。しかし小さなケアレミスを指摘され、「これを直さないまま公表するのですか」と突っ込まれて、修正を余儀なくされました。事前協議の段階では、空港隣接地域の開発など空港を魅力的にしようという構想等も消えています。空港周辺を良くすればするほど、他の地域にとっては脅威だからです。まずはアクセスの整備だったのです。

実に、基本構想で問われたものは、外に向けてのアピールではありませんでした。この地方が新空港に対して本当の意味で一本化できるかどうかだったのです。構想の中身よりも、ここでは三県一市・二経済団体の「合意」こそが、なによりも重要でした。そしてこの地元合意こそは、成田、関西で苦勞した国から、最も期待されたことでした。

#### 〈主な参考文献〉

- ①『中部新国際空港基本構想骨子』(1990、中部空港調査会)
- ②『中部新国際空港基本構想』(1990 中部空港調査会)
- ③『中部新国際空港新聞記事』(1990他、中部空港調査会)
- ④溝口泰正『中部国際空港物語』(2008、中日新聞)