



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

【9】総合調査…騒音問題の「峠」

1 空港建設のための調査

国際空港の建設は1兆円近くを投入する巨大プロジェクトになります。従ってその調査も膨大なものになりました。とりわけ六次空整では「関係者が連携して総合的な調査を行う」とされており、平成3年から7年という期間はその最盛期到来の感がありました。

調査するのは、これまでは地元の空港調査会と三県一市でしたが、3年からは六次空整を受けて新たに国(運輸省等)が加わりました。その分担はおおむね、国と空港調査会が空港そのものの計画と環境影響の調査を。自治体、とくに空港の地元を抱える愛知県が周辺の広域な影響を調べることになりました。ただし運輸省はまだ空港の成立可能性、いわゆるフィジビリティ調査の段階なのに対し、地元は先行して今後の空港計画や環境アセスメントに必要なデータを先取りしていく調査です(図1)。いよいよ具体的に動き出した中部新国際空港

プロジェクトの調査を追ってみたいと思います。

2 現地調査の開始

(1) 調査体制

まず平成3年から4年にかけて、六次空整に合わせてその調査体制が作られました。

早く立ち上がったのは六次空整に満を持していた運輸省の第五港湾建設局でした。空整決定直後の3年12月7日、委託先の外郭団体、(財)沿岸開発技術研究センターに「中部新国際空港空港島建設技術検討委員会(委員長：岩垣雄一名城大学理工学部長)」を設置しました。委員には地域の学識者の他、同省の港湾技術研究所の関係する部長が参加しています。

主体	空港計画		地域整備	~H2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7
	成立可能性	実施計画		主体別調査費 (単位:百万円)					
国 (運輸省)	空港整備	—	—	—	10	70	150	220	250
	環境影響	—	—	—	—	—	—	—	—
空港調査会	自然条件	地盤等	地元・漁業	659	271	496	1186	866	1049
	空港計画	空港計画	地域整備						
愛知県	—	環境影響	環境(狭)	13	108	525	1190	1465	1692
		環境(広)	地元・漁業						
三重県	—	—	—	—	15	42	85	63	64
岐阜県	—	—	地域整備	10	10	20	33	36	8
名古屋市	—	—	アクセス	—	13	35	54	53	51

図1 第六次空港整備5ヶ年計画期間中の調査の分担と予算額(文献①より)

それとほぼ同じ時期に動き出したのが、現地調査入りを交渉中の漁業でした。この調査の多くは(社)日本水産資源保護協会に委託され、そのもとに「中部新国際空港建設計画検討のための漁業調査委員会」が設置されました。同協会は、それまでも関西空港を始め多くの海上の大プロジェクトの調査を行ってきており、各漁業組合も参加しているため、事業者と漁業者の合意が得やすいという面がありました。

そして4年7月、空港調査会の中に「中部新国際空港に関する環境影響調査委員会(委員長:飯島宗一元名大学長)」が設置されました。この委員会には、騒音・海象・大気・自然の4専門部会が設けられ、新空港に関して行われる各機関の環境調査の総合的な司令塔ともいえるものになりました。

(2)陸域調査

調査でまず必要になったのが現地の状況の把握です。調査は地元での合意の得られた陸域での調査から始まりました。4年11月23日、愛知県は知多半島の数箇所で大気汚染の現況調査をスタートしました。続いて陸域生物、電波障害、翌年になって環境騒音等と、新空港の設置で影響を及ぼす可能性の

対象	調査項目	(平成5年5月)
陸域	大気調査	
	気象調査	
	騒音等調査	
	電波障害調査	
	陸域生物調査	
	景観調査	
海域	野外リクリエーション・文化財調査	
	地	土質調査(ボーリング調査)
	象	音波探査
		深淺測量
		水質調査
	海	底質・底生生物調査
		汚濁機構調査
		海水の流れ調査
	象	藻場調査
		潮間帯生物調査
		プランクトン調査
		卵稚仔分布調査
	漁	アユ仔魚の海域における生態調査
		主要漁業「対象種」と漁業現状の調査
		貝類資源生態調査
	業	のり養殖等現状調査
		海岸線調査
		ヘドロ分布調査
	干潟現状調査	

図2 平成4、5年頃の現況調査の項目(文献②より)

ある事項の現況調査が知多半島一帯で次々に開始されました(図2)。しかし、交渉がまとまっていなかった肝心の海域での調査は待機を余儀なくされたのです。

(3)海域調査

海域での調査が始まったのは、前回は紹介しましたが、その3ヶ月程後の5年3月20日になりました。

海域の調査は大きく2つに分けられました。一つは地盤の土質を調査するボーリング。今一つは海中・海底の現状調査です。とりわけボーリングは大きな檣を海上に何台も設置して行うものだけに注目を集めました。この成果は空港位置の決定、建設の工法、事業費の算出に直接関係することになります。

海域の調査では、定常的な現地の気象・海象を測定するため、少し遅れて6年7月に海上環境測定局が設置されました。この海上に突き出た塔は、結局建設工事まで測定が続けられました。空港に欠かせない風向・風速はここで現地のもので測定されたのです。



海上環境測定局。常滑港沖3^{キロ}の空港予定地に設けられた。ここで気象、海象、藻類育成実験がつけられた(文献②)

(4)実機飛行

調査の中で知多半島の市民から待ちわびられていたのが実機飛行による騒音の体験でした。一般に「WECPNLで70以下」といわれても、具体的にどのくらいの音なのか見当が付かないからです。その飛行が、心配されていた北西風の吹き始める5年12月5日に設定されました。滑走路がないのに着陸・離陸の飛行をするということで海上に目印を設け、実際に近い飛行ができるよう工夫が必要でした。

当日は、晴、視界は10^{キロ}、風速は5^{メートル}と絶好な日和になりました。機体はB767(中型)とB747(大型)で、それぞれ着陸可能な最大の燃料と荷重を積みました。このため大型機は成田空港からの飛行だったのです。飛行ル



注)地図内の数字は、代表的な測定地点の音の最大値=単位dB(デシベル)

図3 第1回の実機飛行(H5.12)の騒音測定結果

一トは、北向きと南向き。直進と巡回各2回と東向きの横断の計5回で、2機体、午前・午後の飛行で、合計は20回になりました。

その結果は、空港に近接する常滑市内では大きい所で60デシベル台でしたが、北側の弥富町等と南側の美浜町の一部で70デシベルを越えることになりました(図3)。事後アンケートではほとんどの人が「聞こえなかった」「思ったより小さい」と答えたのです。

3 総行 知多の海岸を歩く④

… 騒音の行く先 — 富具崎 …

実機飛行で大きな音を記録した野間や富具崎とはどんな所でしょうか。今回は常滑市の南に続く美浜町を訪ねてみます(図4)。

〈野間から〉

名鉄の知多新線の野間駅を降りて海岸に向います。駅前を出て次の道を南に曲ります。突き当たって右に進むと源義朝が暗殺された所の野間大坊です。途中の長田屋敷跡とか、はりつけの松という案内板もこの故事と関わります。義朝は入浴中に襲撃をうけ、「無念や、われに木太刀1本なりともあらば…」と叫んだという伝説から、その墓には多くの木太刀が供えられています。大坊の前の道を西に進み、県道を越えると野間海水浴場です。野間の海岸からは西北方向にかすかに空港が見えます。距離は10^分位あるでしょうか。この付近もノリの養殖が盛んです。



図4 大きな騒音をきいた美浜町西海岸。太線は紹介したルート



木太刀が山と積まれた義朝の墓。周りには池禅尼など関係した人の塚もある



野間海岸。遠方に空港がかすんでいる

海岸を南に進み、川の河口を渡ります。左手から山が迫っており、麓の石碑から山上に富具神社があることがわかります。前の県道を右に進むと、知多半島の西岸に突き出している富具崎です。

富具崎は戦後の漁港で、岬から200^{メートル}ほど突き出た堤防が造られました。この、空港から10^分以上離れた所が、実機飛行では75デシ



富具崎港の堤防から空港を望む。

ベルと陸域で最も大きく聞こえた地域になりました。というのは、音は飛行機から発生するため、この岬の先が飛行機ともっとも近づく地点だからです(野間本郷の76デジベルは飛行ルートがそれのためといいます)。そのため実機飛行で大きな音を記録したのを受けて地元と協議が続けられ、最終的には滑走の向きを従来計画の13度から北へ2度傾けることでその軽減が図られました。

堤防の先に立つと、空港ははるか先ですが、着陸態勢に入った機体は意外に近いところを空港に飛んで行くのが分かります。

〈内海へ〉

富具崎港を出てお隣の灯台に向います。野間崎の灯台は知多半島の西岸にある唯一の海岸灯台で有名です。高さは20^{メートル}程ですが、大



野間崎の灯台。沖上を通過する船が大きく見える



小野浦の海岸からはこまかな砂の美しい海岸が内海へとつづいている

正時代から今日まで航行する船を守ってきました。ここからはもう空港は見えません。夕日のビューポイントで、何組かが海岸で夕空を眺めています。

灯台から南に進むと海岸は左に曲がり、小野浦の海水浴場になります。ここから内海にかけては細かい砂の海岸で有名です。ところが、この砂の素がどこなのかで空港建設との関わりが問題になりました。もし木曾川側だとすると新空港の建設は大きな影響があると考えられるからです。結果は砂の成分分析で否定され、背後の山が湾口側の可能性が残りました。

南に海岸を進むと、お吉ヶ浜、千鳥ヶ浜と内海の美しい海岸が続きます。県道に出て内海の交叉点を北に進むと名鉄の内海駅です。

4 気が付かなかった人

この実機飛行を待ち続けた人達がありました。騒音問題で空港への反対を明確にしようとする人達です。調査の中心会場だった常滑市役所の西側には、朝早くから関係者や住民が集まりました。最初に飛んだのは小牧空港から飛び立ったB767(中型)機でしたが、静かに飛び去っていきました。

会場には、常滑で騒音問題から空港反対を主張していた中心的な人がいました。ところがその人が肝心の飛行機の通過に気が付かなかったのです。「えっ、もう通ったの?」と。もっと大きな音がするに違いないと思っていたのでしょうか。それとも、波の音の方が大きかったのでしょうか。

常滑で聞こえる音は、次に飛んだ大型機でも60デジベル台でした。各人の予想より小さかったがゆえにでしょうか。1回では分らない、深夜はどうか、夏季はどうか、低騒音はいいか、等の課題が指摘されました。しかしこの指摘こそが、逆にみれば、環境問題の最大の課題である騒音に先が見えたことを意味していたのです。

〈主な参考文献〉

- ①公共投資総研特別取材班
『中部新国際空港の経過と展望』
(1996、K. K. こうきょう)
- ②中部空港調査会報「CARF29」他
(1994他、中部空港調査会)
- ③『中部新国際空港新聞記事』
(1991他、中部空港調査会)