



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

【7】全体像と六次空整…国の認知を進めたもの

1 青写真という課題

基本構想の公表で、中部新国際空港の運動は大きく前進しました。各団体は一気に国への陳情に走りました。しかし国の認知ということになると、まだまだ大きな課題が残されていたのです。六次空整の初ヒアリングは基本構想公表直後の平成2年5月21日。調査会は一息つく暇はありませんでした。

基本構想は、運輸省から見ればまだ未だの答案でした。なかでも構想図という、いわば「青写真」のようなものがないことは、大きな問題でした。それを画くには空港の特徴や全体規模という、基本構想では避けていた部分を明確にする必要があったのです。

今回は、国の認知といえる六次空整への明記を目指したいくつかの動きを追ってみたいと思います。

2 国の認知に向けて

(1) 六次空整中間取りまとめ

国際空港の整備には、まず空港整備五ヶ年計画に明記されることが必須です。基本構想を手にも、この地方は全勢力を傾けて第六次計画への取り込みを目指しました。

この時期は、当地方には千載一遇とでもい

えるような政治体制がありました。平成元年8月からは海部内閣が続いており、2年2月から年末までは岐阜の大野明運輸大臣でした。その後も愛知の今枝議員が運輸政務次官と続いたのです。加えて事務次官も元年7月から岐阜県出身であり、経済界でも経団連の会長・副会長が地元出身になりました。国の認知を目指した政治的環境はまさに幸運だったといえます。その環境を捉え、各団体が陳情活動を繰り返すことになりました。

その効果でしょうか。新聞紙面には通常では考えられないような記事が並んだのです。

「首相に基本構想説明」平成2年5月

「在任中に筋道を一大野運輸相」6月

「中部新空港は必要—首相地元入り」7月

「調査 六次空整に盛込む—運輸相」8月

そして8月末。六次空整の航空審議会の間とりまとめでは、「名古屋圏については、国際空港新設に関し、(中略)関係者が連携して総合的な調査を進めることとする」と記述されたのです。国の認知はもう一息でした。

その年末にかけて、今度は国の調査費の獲得が課題となりました。これも、運輸省の要求が首都圏第三空港との抱き合わせで2千万円だったのに対し、大蔵内示では中部に1千万円、首都圏に6百万円と差をつけて認められたのです。まさに当地方の政治家のネットワークが功を奏したからだといえるでしょう。

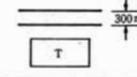
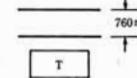
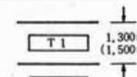
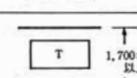
(2) 空港全体像の作成

調査会にとって次の最大の課題は全体構想という空港の青写真作りでした。そのためには①滑走路の本数、②空港施設の配置、③滑走路の位置等を決める必要があったのです。

①の滑走路の本数は、将来需要の見通しと風向きから決まります。成田、関西とも全体構想は2本の平行滑走路と1本の横風用滑走路の三本でスタートしました。平行滑走路はオープンパラレルという大型タイプです(図1)。しかし、中部の場合、需要の見通しからはクローズドパラレルという小型タイプで十分でした。また横風用は、常滑沖では北西風が卓越しており、その方向近くに滑走路を設定すればいけないこととなります。従って中部の全体像は滑走路2本。それも小型タイプを選択せざるを得ませんでした。

②の施設配置については中部には新しい主張がありました。それは、空港施設に隣接して空港機能を生かした産業の立地のための用地を確保しようとするものでした。関西空港の前島の教訓を逆に生かしたもので、当時は臨空開発とか接空開発などと呼んでいました。それをイメージで表現したのです(図2)。

さて③の滑走路の位置は難問でした。滑走路の方向と位置、長さが絡み合って検討には4次元的思想が必要になったのです。そこで、ウインドカバレッジ(風向きによる就航可能率)を一定率(99%等)以上とし、方向を北から西に13度と固定しました。また滑走路長は4000mとし、その中心点で考えることにしま

	配 置	年間離着回数 (最大値) (1本のときに対する倍率)
クローズド パラレル		約20万回 (1.3倍)
セミオープン パラレル		約25万回 (1.6倍)
オープン パラレル (Aタイプ)		約30万回弱 (2.0倍弱)
オープン パラレル (Bタイプ)		約30万回強 (2.0倍)

T: ターミナル, —: 滑走路

図1 滑走路の間隔と処理能力。中部はクローズドパラレルに(文献①)

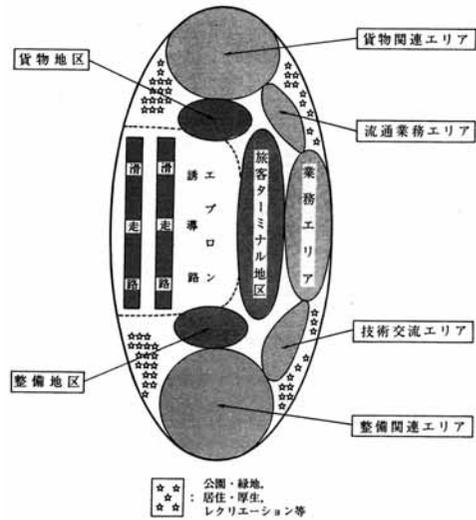


図2 中部における空港施設の展開例。空港島には空港と関連部分が共存している(文献①)

した。これで、ようやく2次元の図面上での検討が可能になりました。そこで基本的条件として、

- 陸側は騒音
- 沖側は海底(水深、海底地形)
- 北側は名古屋港の常用航路
- 南側は海底(水深、活断層)

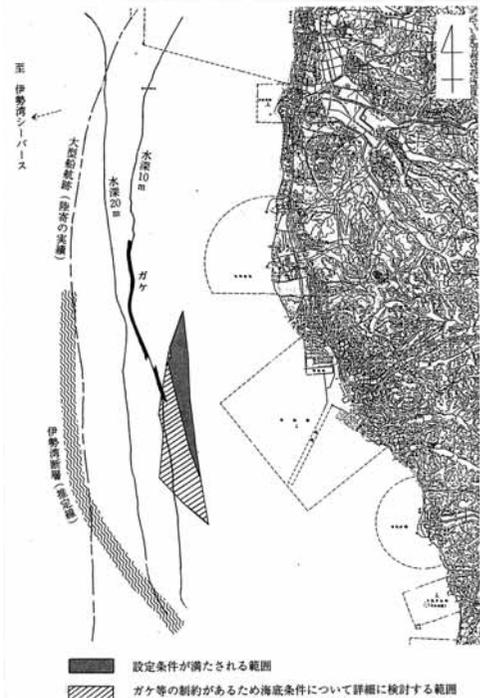


図3 各条件のもとに図示した滑走路中心位置の範囲。全ての条件が満たされる範囲と海底条件を調べて決める範囲に分けられている(文献①)

などを考えて滑走路の中心位置を絞り込んだのです(図3)。残念ながら平成2年度の調査はそこまででした。

しかし、具体的な青写真までは行きませんが、おおよそのイメージが出来上がりました。後は環境や漁業等の調査によって決定することとしたのです。「全体像」の公表は平成3年6月になりました。6次空整はまだ各省庁との調整段階にあり、11月に閣議決定されました。晴れて中部新国際空港は、国の「調査空港」に位置づけられたのです。

3 総行 知多の海岸を歩く②

… 改造と、開発と — 常滑中央部 …

新空港ができてもっとも変わったのは、常滑の中央部でしょう。今回は空港建設に合わせて都市改造され、開発された常滑の中央部の街並みを歩いてみます(図4)。

〈駅前改造〉

名鉄を、空港の手前の常滑駅で降ります。駅前広場に出ると、左側を高架の鉄道が通り、イメージが大きく変わりました。常滑駅前の改造にはいろいろな課題がありました。中でも鉄道の延伸と空港へのメイン道路でしょう。

従前の常滑駅は終点駅のため線路の突当りにはビルがありました。なぜスムーズに延伸できたのか。実は地元には半島南部への路線

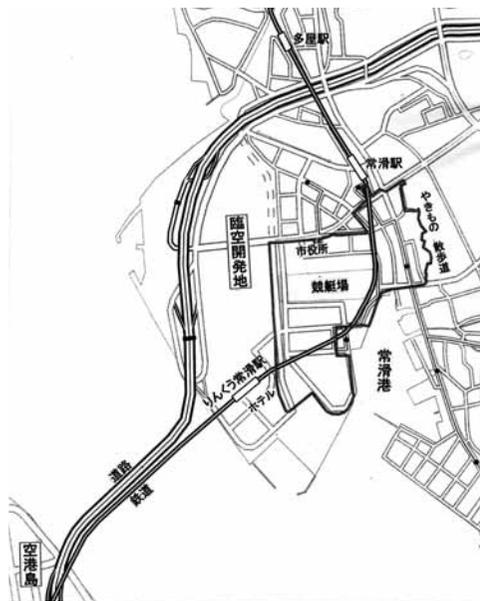


図4 常滑の中心部。左半分は臨空開発として埋立てられた。太線は本文紹介のルート

の延伸希望があり、ビルは半分を壊せるようになっていたのです。また駅前の東西の道は市のメイン道路でしたが、駅の西で突き当たってパチンコ屋がありました。これが真っすぐに空港に伸びたのです。その信号を南に行くとする信号です。ここに立つと空港への鉄道は道路の上を走っているのが分ります。一般には鉄道が道路の上を縦断的に通ることは許されません。特別な配慮があったのでしょうか。いずれにしても幾つもの課題が上手く解決されているのが分ります。

信号を右に曲がり、西に市役所に向います。この道は今では側道のようになりメイン道路に合流しています。その先の左に市役所があります。立地決定とともに常滑市は地元問題



改造された常滑駅前。旧ビルの右半分がこわされて、鉄道が延伸されている



駅前の東西の通り。パチンコ店がなくなり、まっすぐ延伸された。正面遠方に市役所が



空港島に向う鉄道。道路の上を縦断的に走っている

の司令塔でした。建物は変わっていませんが入口が動いたようです。さらに西に進むと次の信号から向こうは臨空都市を目指して埋め立てられた地域になります。

〈臨空開発〉

しかし、交差点の先は左右とも広大な空き地です。臨空都市は、空港島107^{分譲}、対岸部123^{分譲}が県企業庁の手で埋め立てられました。空港島の開発は中部新空港の新しい主張でしたが、対岸部は地元の強い要請で事業化されました。まだ建物がほとんど見当たらず、関西空港の前島同様、開発は時間がかかりそうです。

左に向かうと空港鉄道のりんくう駅があり、その向うには大型ホテルが開業しています。鉄道の下を進み、道路の突き当りを左に曲がると旧の埋立地になります。右に道なりに進むと常滑港に出ます。途中にあった旧中部空港会社の建物は福祉施設に変わっていました。港を通り抜け、文化会館の手前で右に曲がります。

〈変わらない街〉

小さな橋の次の信号が南北の旧街道です。町並みは十数年前とほとんど変わっていないようです。交差点を越えると左に神明社があります。その百段余の階段を上ると常滑の台地の上に出ます。しかし空港の方向はほとんど



分譲中の看板の立つ臨空開発用地。この左手も同様の空地が広がっている



常滑の南北に通る旧街道。昔のままの常滑が残っている

樹木で塞がれて見えません。

神社を北に通り返り、下りの途中で右の坂道を選ぶと大きな登り窯の跡で、その横を下ると観光ルートの「やきものの道」に出ます。土曜日曜には人の列が切れないような人気の道です。航空機の騒音を心配しましたが昼間はほとんど聞こえないようです。ここは空港開発とは切り離されたような世界ですが、最近人が増えているようで、空港とどこかでつながっているのかもしれませんが。窯元や陶器の店や喫茶店の並ぶ、曲がりくねった常滑独特の坂道を北に進めば、広い道路に飛び出します。駅前の空港に通じる道です。左に坂を下ればすぐ常滑駅です。



4 賢人の14文字

六次空整は、中間とりまとめを受けて各県庁と調整が進められ、最終的には本文と幾つかの運輸省資料にまとめられて閣議決定されます。ここでどう表現されるか。中部新国際空港にとっては大きな分岐点でした。

ある日。東京での国との打ち合わせが終わった後の酒の席のことです。国の人から、小声で、「地元の条件は？」と尋ねられました。とっさのことでしたが、①常滑沖を前提とすること、②国際空港とされること、と答えた事を覚えています。当時、国が調査に入る時は伊勢湾全体を再調査して絞り込んでいくという雰囲気があり、また「中部新国際空港」という名前が欲しかったからです。

平成3年11月、六次空整が閣議決定されました。運輸省資料の中には、

「中部新国際空港構想については、(中略)

地域の創意工夫を反映させつつ、関係者が連携して総合的な調査を進める」

とされました。中間とりまとめとほとんど同じようですが、最初の14文字が変わっています。よく読まないと分かりませんが、この14文字が、これまでの地元の調査を国が認め、「中部新国際空港」という固有名詞を登場させたのです。わずかの、それもほとんど気付かれない形ですが、この地方にとっては大きな意味を含めた言葉になりました。賢人という言葉を思わず噛みしめることになりました。

〈主な参考文献〉

- ①『中部新国際空港の全体像について』(1991、中部空港調査会)
- ②『中部新国際空港新聞記事』(1991他、中部空港調査会)
- ③溝口泰正『中部空港物語』(2008、中日新聞)