



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

【2】突然のスタート…火をつけた意外な人

1 昭和59年の夏

中部新空港運動の実質的なスタート時点を追っていくと、昭和59年の夏が浮かんできます。中部新国際空港の期成同盟会ができたのが60年1月です。愛知、岐阜、三重の3県と指定都市の名古屋市。それに、経済界を代表する名古屋商工会議所(以後、名商)と中部経済連合会(以後、中経連)というこの地方の主要6団体が参加した大掛かりなものでした。設立の調整にはかなり時間がかかったでしょう。そう考えると、新空港の運動はおおむね前年の夏ごろにはスタートしたと考えることができます。

前回紹介したように、この地方には新国際空港への多くの伏線がありました。しかし、それが具体的な形として動き出すには、それも上記の6団体が一致して動き出すには、何かのキッカケがあったはずなのです。それは、たとえば名古屋空港の限界とか、事前の調査や会議とか、あるいは重要な人物の発言など、後から見ればよく分かる何かがあったと考えられます。今回は、中部の新空港問題が具体的な形で動き出すキッカケとなったのは何だったのかを追ってみたいと思います。

2 現空港問題ではなかった？

(1) 需要とターミナル

新しい空港の議論を始めるとき、現在の空港の問題点からスタートするのが普通です。当時の名古屋空港はどうだったのでしょうか。

まず、空港の利用状況です。昭和59年時点

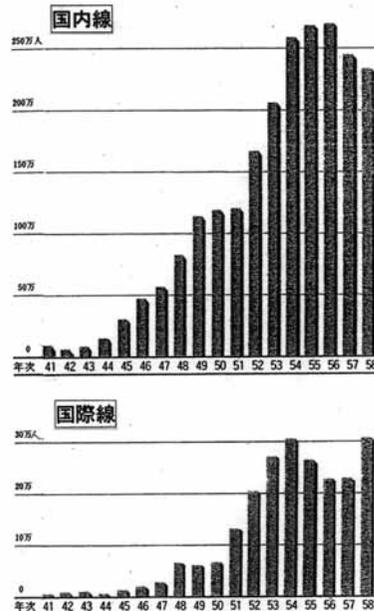


図1 昭和58年時点の名古屋空港の需要(暦年、文献①より)

で使えるデータは、58年。この年は、国内線は240万人で、国際線は30万人でした(図1)。離発着回数は自衛隊の使用分を入れても3万回、容量の2~3割にしか達していませんでした。いずれを採ってみても、新しい空港が必要になってくるといふ予測は困難でした。

当時は国内線の新たなターミナルを造ろうとしており、その後で空いた国内線ターミナルを改良して国際線を拡充する計画を国に要請していました。このため、国にむけて新しい空港を主張する余地は無く、むしろ現空港に対してマイナスの影響すら考えられたのです。

(2) 敷地と滑走路

名古屋空港の限界論の中には、市街地の中の空港で敷地の拡張が難しいという問題がありました。とくに滑走路の長さが2,740メートルではアメリカやカナダへの直行便、いわゆるオーシャンフライトができないというものでした。当時整備される空港は、国内空港でも3,000メートル。国際空港は4,000メートルが必要とされていたからです。

しかしこの問題は、その後のことになりませんが、カナダへの直行便が飛び始めて可能だったことが分かりました。高温時には一部の貨物を降ろさねばならない時もあったようですが、例外的なことでした。またヨーロッパへは当時はアンカレッジ経由であり、同様に可能だったでしょう。突き詰めてみれば、問題は滑走路長ではなく需要の不足でした。

(3) 成田、関西との比較

いまひとつの視点は時間です。新しい大型空港を作るとなると、15年、20年といった時間がかかります。21世紀を展望した時、需要が見通せなくても新しい空港の準備に入らなければならない時もあります。それは成田や関西の空港の例をみればよく分ります。

成田空港は、開港の16年前の昭和37年には国で調査が始められ、翌年航空審議会に候補地と規模が諮問されています。しかしその基準になった35年の羽田空港の国際線需要は、40万人しかありませんでした。

また関西空港は、会社のできる20年近く前の昭和40年代初めに新空港の建設の必要性が認識されています。そして43年度からは国に

おいて調査が始められました。この頃の大阪空港国際線需要は41年度で23万人にすぎません。

名古屋空港が58年時点で30万人だったとしても、国が調査に入る時期としては、両空港と比較しても決しておかしくありません。もちろん成田の議論には国内を含めた航空需要全体の予測があり、また関西の議論には騒音問題がありました。しかし国際線需要の急激な伸びを考えると、ひとつの主張点と捉えることはできたはずで

(4) 次は中部だ

しかし、それらよりも具体的な事実がありました。59年6月30日、関西国際空港株式会社法が成立したのです。様々なトラブルの末にはありましたが、民間からの出資も順調で軌道に乗りました。そのことを3男坊(3番目)の当地方が見過ごすことは無かったでしょう。さあ「次は中部だ」と関係者にその思いが走った…のでしょうか？

ところが意外なことに、「次は中部…」という発火点は運輸省からの一言でした。法成立の直後の7月11日、地元自民党議員の集まりで、航空局長が、「中部が新空港を考えるなら、そろそろ運動に取り組まない」という意味の発言をしたのです。その一言が、これまで現空港整備にこだわって慎重だった地元を動かしました。そして年明けには、中部新国際空港建設促進期成同盟会の設立へと大きく成長していくことになりました。

3 紀行 回想・名古屋空港

… 県営名古屋空港 …

今回の紀行は、今では県営空港になった名古屋空港を、昔を思い出しつつ歩いてみます。(味美から空港へ)

元々は小牧飛行場だった空港が、名古屋空港と呼ばれるようになったのは、昭和32年に羽田空港に次ぐ2番目の空港ビルができてからでしょうか。飛行場の西隅にできた空港ビルは、当時は今の国道41号が無く、東側の旧道、味美からのアクセスでした(図2)。

名鉄小牧線の味美駅は、空港の着陸ルート of 真下になり、かつては大きな騒音の中にあ



図2 当初のアクセスは東側の味美からだったりました。今は静かになった駅を降りて西に、旧国道に出ます。北に進むと左右にポツポツと騒音対策のため買収された土地が目につきます。その先の味美上ノ町の交差点が空港への分かれ道です。



名鉄の味美駅前。この上が着陸への飛行ルートになっている



今の空港は小型機が目立つ。左側がオアシス公園

交差点を渡って西に進むとすぐ空港が見えます。空港を見るため次の道を北に進み、遊園地の手前の細い道の中に入ります。間近から見る空港は広い一言です。その西は空港をやや見下ろすことのできるオアシス公園になって、子供たちが遊んでいます。南に県道に戻って右に真っすぐ進みます。7、800m行った空港南の交差点を右に曲がります。この交差点の西南100mほどの所には野球の「イチロー」の記念館があります。北に進むとすぐ旧国際線のターミナルが見え始めます。



イチロー記念館。出身地は空港の町、豊山町です

〈空港内〉

旧の空港入口は閉鎖されていました。右側の旧国際線ターミナルは商業施設への転用の工事中です。ここは平成時代になってから新国際線ターミナル用に買収された所で、ターミナルはわずか6年の運命でした。それ以前のターミナルはその北隣、空港入口のほぼ正面にありました。何回もの増改築を繰り返してきたことは、今は当時の関係者だけの思い出になってしまいました。

歩行者通路を北に、空港内道路に入ります。もう通行する車は限られ、ガランとしています。エアフロント側の土地は通勤や新しい航空関連の事業に割り振られたようです。



旧国際線ターミナルは改修工事が進んでいた

静かになった広い道路を進むと、国内線のターミナルがみえてきます。駐車場には結構な車が止まっており、県営空港の利用がかなりあることが分かります。とはいえ需要は20分



静かになった空港内道路。
右側には航空関連事業のオフィスが並んでいる



旧国内線ターミナル。県営空港としてけっこう利用客がある



今、飛行機を見るのはビルの横になった



こじんまりした県営空港ターミナル。喫茶店もあった

「……」
運輸省が、次に目を向けるのは自然の理だ。かたくなにいままでの態度がやわらぎたした兆候もあった。昨年夏、東海環状都市新幹線推進協議会連頭の幹事たちが新任の西村廉雄・運輸航空局長らを呼んで懇談した時、局長が「空港建設は愚の骨頂だ。プロシエナだ。中部に新港を建設するつもりなら、そろそろ運動に取り組みたい」と……と地元議員を有頂天にさせてやま

な発言をしたのだ。

この西村発言をめぐって、地元では新任局長のリップサービスが本心か、意見はわかれた。だが、江崎氏は「関西新空港の成功で運輸省は気をよくしている。まんざらリップサービスだけではない」といい切った。鈴木知事も「役人というのは、一つ仕事ですむと次の仕事を探すもんだ。私自身が役人だから、役人の性分はよくわかる」ともらしていた。……

図3 中日新聞、昭和60年1月4日、中日フォーラム関連記事から(文献②から)

の1。3階建ての建物は1階の部分しか使われず、残念ながら3階の展望エリアも閉鎖です。かろうじて土産店と喫茶店は移転して営業中でした。今では入口から搭乗まで200円という便利さが売りになったようです。帰路は、名古屋駅、西春駅、勝川駅等へのバスがありました。

4 リップサービスか、本心か

運輸省航空局長の「次は中部」ととれる発言は、大きな波紋になりました。単なるリップサービスととるか、本心ととるかは関係者間でも意見は分かれたようです。その数年前の運輸大臣のときはそれに乗って徒労に終わった経験があったからです。

しかしこのときは、幾人かが国の心を読みました。昭和60年1月4日の中日新聞は、江崎真澄国会議員と鈴木礼二愛知県知事のその時の言葉を紹介しています。「関西新空港の成功で気をよくしている」、「役人は一つ仕事ですむと次の仕事を探すもんだ」と(図3)。2人の言葉はいずれも本心を捉えているようです。そして、その発言から読み取るべきことは、「成田も関西も地元問題で苦労した。中部は地元から動いて欲しい」というメッセージだったようです。その狙い通りに、地元名古屋の新空港への炎は突如大きく燃え盛ることになりました。

〈主な参考文献〉

- ①『創立30周年記念誌・飛翔』(1987、名古屋空港ビルK K)
- ②『中日新聞縮刷版』(昭和59年6月～、中日新聞社)
- ③その他『運輸統計要覧』『運輸白書』(1964年～、運輸省)等

※タイトルの空港島写真は中部国際空港株式会社提供