



# 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

—— 連載に当たり ——

中部国際空港は開港して満3年を迎えようとしています。新空港は着実に成果を上げていますが、それに反比例して、地域の「熱い思い」は消えてゆきつつあります。

新空港は、愛知・岐阜・三重という広域の、しかも行政と民間が、力を合わせて実現した唯一といえるプロジェクトです。この地方は、結果ばかりではなく、その過程でも様々なことを学んできたはずで

私はたまたま開港まで20年の前半10年を、地域の一員として計画に関わってきました。歴史を書く身分ではありませんが、一つの試みとして、空港名にまだ「新」という字のついていた頃を思い出しつつ、中部国際空港のひとつの物語をまとめてみたいと思います。

## 【1】新国際空港の意味…名古屋地方の試金石

### 1 なぜ新空港だったか

今日の中部国際空港の順調な成長ぶりを見ていると、「なぜ」この地方に新空港が必要だったかということをおぼえてしまいそうです。しかしこの地方が苦勞して成し遂げた大プロジェクトの基は、この問に当たります。

新しい国際空港の構想が、「中部新国際空港」と仮称して具体的にスタートしたのは昭和60年の初め。今から23年前になります(図1)。しかしその前に、いくつもの伏線がありました。期成同盟会の資料から拾うと、次のようなものが紹介されています(文献①)。

- ・ S44 中経連が国際貨物空港構想を発表
- ・ S53 経済団体の共同研究会が「伊勢湾」にと
- ・ S55 名古屋市が基本計画に位置づけ
- ・ S57 愛知県が地方計画に位置づけ

- ・ S57 中経連が21世紀のビジョンで提言
- ・ S58 三重県が長期総合計画に位置づけ
- ・ S59 伊勢湾港湾連絡協議会(五建)が提言
- ・ S59 岐阜県が総合計画に位置づけ

…

期せずして起こったこれらの動きは、何に

暦年・月	事 柄	経過年
S60・1	中部新国際空港建設促進期成同盟会設立	0
S60・12	(財)中部空港調査会設置	0
H1・3	三県一市首長懇で「伊勢湾東部」で合意	4
H2・5	中部新国際空港基本構想策定	5
H3・11	六次空整で調査実施空港に位置づけ	6
H5・3	海域での調査開始(ボーリング等)	8
H5・12	実機飛行調査(昼間)	8
H8・12	七次空整で実施空港に位置づけ	11
H10・5	中部国際空港株式会社設立	13
H12・6	漁業補償協議が妥結	15
H12・8	護岸工事に着手(着工)	15
H17・2	中部国際空港開港	20

図1 中部国際空港開港までの略年表

よるものなのでしょうか。この物語の最初に、なぜ昭和50年代に新しい国際空港の必要論が出てきたのかを考えておきたいと思います。



## 2 新しい国際空港

### (1) 三代目の国際空港

中部国際空港は、実はこの地方では三代目の国際空港になります。二代は小牧の名古屋空港ですが、その前となると、あまり知られていないかもしれません。

初代は、昭和の初めに名古屋港にできた名古屋飛行場(航空場とも)です。意外な感じもしますが、当時も国際化ということが都市の課題になっていました。そして民間航空の登場とともに、都市にも国際的な飛行場が要請されていました。昭和9年、愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所が力を合わせて名古屋港の10号地(今の潮凧町)の一部に、まず仮飛行場を誕生させました。東京と大連の定期便が発着したといえます。そして16年、11号地(今の空見町)の完成とともに国際化を目指して正式な名古屋飛行場となりました。面積は92 $\text{ヘクタール}$ 。滑走路は1000 $\text{メートル}$ 程の飛行場でした(図2)。

二代目の名古屋空港は、戦争中の昭和19年に旧陸軍によって当地方の防空飛行場として造られたものです。当初の滑走路は1500 $\text{メートル}$ で

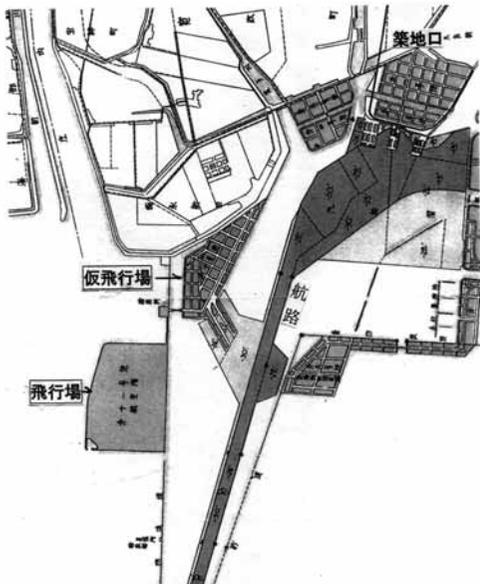


図2 名古屋港第4次計画図にみえる「航空場」計画(文献②)

した。戦後進駐軍の基地となっていたが、33年に返還されました。27年からは民間定期便が運航されており、返還されたあとは自衛隊との共用空港になりました。正式な設置は35年。国際定期便が飛んだのは41年の台北・香港便です。その後滑走路も2,740 $\text{メートル}$ (9000 $\text{フィート}$ )まで延長されました。路線も徐々に増えて本格的な国際空港になったことは記憶に新しいところです。

### (2) 新空港・発想の背景

それではこの地方でなぜ新しい空港が必要とされたのでしょうか。その構想が出た昭和50年代。当時の発想の基を辿ってみます。

まず、時代背景が考えられます。オイルショックから立ち直り始めた50年代は、21世紀が20年ほど先に迫り、新しい世紀にどう対応していくかが問われた時代でした。この地方でも官民でいくつもの21世紀を展望した構想が出されました。その策定過程で、新世紀の航空機に対応できる新しい国際空港が議論されたのだと考えられます。

二つ目は東京、大阪の新空港の状況でしょう。53年に新東京国際(成田)空港が完成し、関西国際空港も着々と調整が進んでいました。56年に閣議決定された第4次空港整備5ヵ年計画では、①成田の2期、②羽田の沖合展開、③関西の新設が3大プロジェクトとされたのです。第三の大都市圏を自負する名古屋としても、だまっておれないという気持ちがあったと考えられます。

三つ目は名古屋空港の限界でしょう。昭和40年代にジェット化した航空機は空港の姿を変えました。大型化が進んで滑走路も長くなり、航空機騒音が社会問題になりました。成田や関西の新空港整備も、需要面の他にこれらの問題への対応という面がありました。名古屋空港は内陸空港だけに、騒音問題は厳しく、また滑走路等の拡張も難しく、長期的には新しい空港を求めざるを得ないという認識があったといえるでしょう。

### (3) 課題は名古屋空港

しかしながら、これらの動きは地域全体の動きにつながるものにはなりません。当時は空港そのものが面倒なものと思えられ

ており、当事者の緊急な課題は名古屋空港のターミナル整備や騒音対策が課題だったので。新空港どころではありませんでした。

国内線の新しいターミナルが完成したのが昭和60年。国際線ターミナルの改修はその次の課題でした。

### 3 紀行 名古屋・国際空港の原点

#### … 名古屋港金城ふ頭 …

名古屋の官と民が力を合わせて実現した国際飛行場。紀行の初回は、初代の国際的な空港を目指した金城ふ頭を訪ねてみます。

#### (10号地)

金城ふ頭へは、名古屋駅からのあおなみ線ができて便利になりました。乗車して15分程。列車が稲永駅を過ぎると右に大きくカーブします。このカーブした左手が港の埋立地、10号地になります。数年前までは中央に貨物駅があり、今でもその一部があおなみ線の車両基地になっています。昭和9年ここにできた仮飛行場の詳細は判りませんが、750mの滑走路を西北—東南方向に取ろうとすると、今の潮風ふ頭が使われたのではないのでしょうか(図3)。



図3 現在の金城ふ頭と旧飛行場跡(斜めの線は想定した滑走路)

列車が左にカーブすると野跡駅になります。  
(11号地)

飛行場跡に行くため、野跡駅で降車して南に進みます。次の汐止町の信号を越えて左に、橋を渡らずその手前を右に曲がります。岸壁に沿って南に進むと、対岸には仮飛行場のあった10号地の潮風ふ頭が見えます。道が突き当たる100mほど手前、岸壁が少し変わる付近が飛行場埋立地の東北角になります。ここからは飛行場跡を歩くことになります。

突き当りの空見公園を西に、あおなみ線のガードをくぐって幹線道路に出ます。飛行場跡地は戦後、北半分は新日鉄、南半分は東邦ガスの大きな工場がつけられました。今は両方ともその使命を終えたようで、場内には空



名古屋港10号地。この先に潮風ふ頭がある



あおなみ線ができて野跡駅付近も変わりつつある



空地の目立つ飛行場跡の工場用地



飛行場跡の南側。緑が育っている



フェリーターミナル。この右側の駐車場部分に水上機の溜まりが  
地が目立ちます。

幹線道路を高架のあおなみ線に沿って南に進みます。線路がわずかに左にシフトする所は、将来の周辺開発に対し駅設置の余地が残されている所です。次の金城橋の信号までが飛行場跡地になります。埋立地は南北にはおおよそ1100mありました。右に曲り道路を渡って飛行場の南岸跡に沿って西に進みます。

突き当たった先はフェリーのターミナルです。北側の駐車場の所は今は埋め立てられています。飛行場時代には水上機の係留基地でした。当時は水上機の離着陸空間も飛行場の条件でした。北にカーブに沿って進むと左にフェリーのターミナルビルが見えます。そのまま進むと庄内川の岸です。まっすぐ北に伸びる護岸は飛行場当時のものでしょうか。



北にのびる飛行場跡の護岸。昔のまま？



庄内川の向うはラムサール条約に登録された藤前干潟  
1\*。弱行った所で岸壁が変わって右に少し曲る  
所が飛行場の北端になります。東に行く道が  
無いためそのまま北に進みます。川の対岸は  
ラムサール条約に登録された藤前干潟です。  
道路が右にカーブする向こう側にはその記念  
館ができました。東に進むと出発地の汐止町  
の交差点。すぐ左が野跡駅です。



## 4 「点」の時代に

名古屋地方は、古くから西の都と東国との間に位置する交通の拠点でした。明治になって、初めての鉄道が中山道になりそうなきには少し動きました。が、それ以外は労することなく、新幹線や高速道路等わが国の最初の路線がこの名古屋を通ることになりました。

ところが国際化で航空が移動手段になるとともに、名古屋は一気に競争にさらされることになりました。当時我が国の主要空港は札幌、東京、大阪、福岡だったのです。空港という、いわば「線」ではなく「点」の時代に対応するためには、自らが動きださねばなりませんでした。

昭和50年代、21世紀は間違いなく国際化の時代が予想できました。名古屋地方は国際空港を持たねば都市間競争に立ち向かうこともできません。早期に本格的な国際空港が必要だという認識が有識者の間で広まっていたのです。21世紀に向けて、新しい国際空港の整備はこの地方の試金石になりました。

〈主な参考文献〉

- ①「中部新国際空港関係資料」(同建設促進期成同盟会)
- ②奥田助七郎『名古屋築港史』  
(1953、名古屋港管理組合)
- ③同編集室『創立30周年記念誌・飛翔』  
(1987、名古屋空港ビルKK)

※タイトルの空港島写真は中部空港株式会社提供