

# 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

## 【5】「常滑」と「鍋田」…立地を決定したもの

### 1 「1対3」から

この地方の新空港候補地には、以前から木曾三川河口部や知多半島西岸、三河湾などの名が上げられていました。なかでも三川河口部には大きな、手付かずの干拓地があり、木曾三川運命共同体とも云われる愛知・岐阜・三重三県の要の位置にあって、最も有力な候補地でした(図1)。もし仮に、当初の段階で



図1 440畝に及ぶ木曾岬干拓地(愛知県HP)

三県一市の4団体が投票すれば、3対1くらいで木曾三川河口部に決まったのではないのでしょうか。

しかしながら結果から見ればこの構図は崩れ、知多半島西岸の常滑沖に決まりました。この1対3からの逆転は、調査の結果が動かしたのでしょうか。それとも逆転に向けた何らかの力が働いていたのでしょうか。今回は、この立地決定に至る過程を、新聞の報道等を追いつつ探してみたいと思います。

### 2 立地決定への戦略

#### (1) 情報戦

昭和61年6月、空港調査会の調査が始まりました。それから1年半。いろいろな観測記事はあるものの、空港の候補地についてはマスコミにも調査会の調査結果を待つ長い沈黙がありました。例外は62年3月、三重県知事の木曾三川河口部が望ましいという発言ですが、大きな波紋にはなりません。

動きが出てきたのは調査会の62年度調査結果が見え始めた63年の正月です。毎日、読売、朝日の各紙が正月記事の中で、「常滑と鍋田が有力」と記し、中には常滑沖が最有力と表現したものもありました。これらの中には、明らかに調査会の調査情報が漏れたと考えら

れるものがあり、また「国は騒音にデリケート」などという担当者情報も付け加えられて、空港立地の情報戦が始まりました。

3月には議連での三宅調査会理事長の「大きな空港」発言をとらえ、これを立地と結び付けて常滑沖優位とする記事も登場します。そしてこの後、調査会や愛知県から常滑沖を誘導するような発言が次々に出てきます。5月には愛知県知事が記者会見で、空港と都心部の間は高速のリニアで結びたいと提言。6月には江崎議連会長が春日一幸世話役との対談の中で、鍋田は「名古屋港のジャマをする」と具体的な図を見ないと分からないような情報を漏らしているのです。

これらの背景には、鍋田沖には拡張余地が小さいこと、名古屋港の航路に支障すること、等。一方常滑沖は、騒音を海上だけでクリア可能なこと、アクセスが課題なこと等の、調査会の調査情報があつたと考えられます。

## (2)崩れた一本化策

結果の公表には、①一本化、②順位付け、③数案並列、などの選択がありました。調査会の調査結果をいち早く知った愛知県は、その有利な評価をもとに、一気に①の常滑沖での一本化を目指したようでした。

8月、調査会に新たに専務理事が増強されました。9月の議連では理事長が「空港島は将来の拡張を考えて」と発言し、愛知県議会では知事が日一米を2時間で結ぶという「HSTを離発着させたい」とこれまた大きな空港(=常滑沖)を匂わせました。

しかし結果から見ると、10月末の航空政策研究会での理事長講演の中の「笹島にシティ・エアターミナルを」という発言がマスコミに載り、一本化問題の発火点になりました。三宅理事長の名古屋市へのお詫びの訪問が、一本化工作と受け取られ、岐阜県、三重県の訪問へとつながったのです。一気に情報戦も加熱します。名古屋市では「意見交換程度」とされましたが、岐阜県では「アクセスが重要」とコメントされ、知事選中だった三重県では、副知事から「候補地は三県一市で決める」と調査会の越権行為だと決め付けられてしまいました。ここに、調査会や愛知県の一本化公表の戦略は実質上崩れ、「4案並列」の調査結果公表へと進むことになったといえそうです。

## (3)調査結果の公表順序

63年12月3日、立地部会の調査結果が公表されました。公表は4候補地並列でしたが、実質的には「伊勢湾東部(常滑沖)」と「伊勢湾北部(鍋田)」の対立の構図として、結果が読まれました。中でも注目されたのは、伊勢湾北部での、

- ①騒音公害の被害が相当な数に上ること、
- ②名古屋港の第2航路を阻害すること、
- ③大規模な空港計画が不可能なこと、

でした。建設費やアクセスの比較以前に、鍋田での空港建設は困難とも読めるからです。

この公表に対し、調査会内部の構想部会から猛烈な反発が起きました。中部空港は本来どうあるべきかという議論なしに、自然条件で立地を決めるのはおかしいという意見でした。愛知県以外の自治体からも、アクセスや地域開発が十分につめられていないという声が上がりました。

これらの批判に対して、翌1月4日に、構想部会中間報告と立地部会の補足資料が公表されました。そこには「都市型空港」等の新しい提案がありましたが、一方立地に関しての名古屋港の航路問題の記述は、港湾当局の意向を受けてさらに強まり「名古屋港の存廃問題につながる」とまで記述されています(図2)。マスコミも、「もう常滑沖で決まり」という論調で、構想部会の結果やアクセスの細部は大きな反響にはなりませんでした。

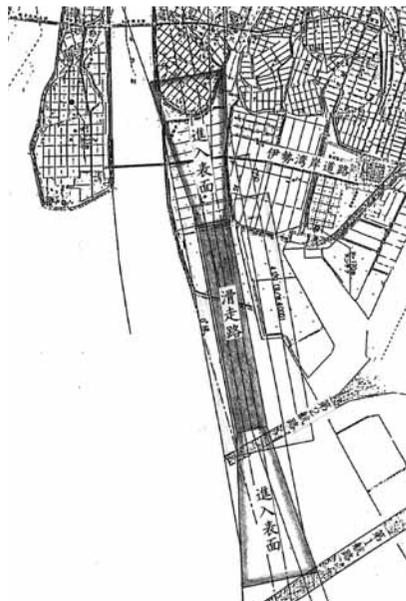


図2 鍋田案で想定された空港と進入表面。下の進入表面と第2航路が交差している(文献③より)

#### (4)三県一市の決定

そして最後の決定は三県一市の調整に委ねられました。この問題に最も早く結論を出したのは岐阜県でした。それは11月の三宅理事長の訪問の後の県会の大物議員の「アクセスが重要だ」という条件闘争のコメントに早くも表れました。12月14日には県知事が議会に対して「常滑沖容認」と取れる発言をし、1月9日には議会もアクセス整備を条件としつつ事実上の承認をしています。愛知県知事もこの頃には意思表示と取れる発言をしました。

名古屋市は議会での検討が大切という態度をとり、議会に結論を委ねました。しかし1月12日の議論の中で、市の局長が鍋田沖には「重大な障害」があると答弁しました。勇み足と批判されましたが方向は定まり、2月25日の議会委員会では、市長が正式に「常滑沖が適当」とする判断を下しています。

最後まで残ったのは選挙が終わった三重県でした。岐阜、名古屋と盟友と思った団体が崩れていく中で孤立しました。しかし結局は3月10日の議会委員会で当局から「鍋田には消極的にならざるを得ない」という発言があり、15日に知事から鍋田断念が表明されたのです。

最終の手打ち式は22日。三県一市の首長のこやかな握手の姿が夕刊を飾りました。その夜は桑名の料亭でのしこり落しでした。



図3 現在の木曾岬干拓地。1周は10キロになる

### 3 総行 木曾岬干拓地

… 敗れた有力候補地の検証 …

最後まで常滑沖と候補地を争った鍋田地区とはどんな所なのでしょうか。今回は、その候補地の木曾岬干拓地を訪ねてみます(図3)。

#### 〈木曾岬干拓地〉

木曾岬干拓地の近くまで、近鉄の弥富駅から木曾岬村のバスが出ています。一番南に行った藤里で降車し、東に向かうとすぐ鍋田川で、愛知県と三重県の境です。右に、水門の上を渡り対岸の鍋田干拓地側を南に進むと、すぐ木曾岬干拓地の東北角に出ます。この干拓地は鍋田干拓地の沖、木曾川との間の443ヘクタール。昭和41年、農業用地造成事業として国の直轄事業で干拓に着手し、48年には陸になりました。

堤防から見渡すと広大な干拓地が目に入ります。平成14年に開通した伊勢湾岸自動車道が横断し、手前では開発のための埋立工事が始まっています。鍋田での空港計画は、当時すでに構想されていた湾岸道路を避けるため、計画道路の南1250メートルにその北端が設定されました。堤防の上を南に進み、湾岸道路をくぐります。干拓地はさらに大きく広がり、遠くには長島のレジャーランドが霞みます。

左側が鍋田干拓から名古屋港西5区のゴルフ場に変わります。干拓地内は水路が張り巡



鍋田川の先に木曾岬干拓地を望む



干拓地の東北角。遠くに伊勢湾岸自動車道が見える



空港計画地の北端付近で。空き地はミニ飛行場になっている(円内にミニ飛行機が)。



広大な干拓地を使って空港が構想されたが…

らされており、中への立ち入りは禁止されています。堤防はずっと南に延びて、2\*ほど先で海に出ます。

#### 〈名古屋港遠望〉

この広大な干拓地を見ると、誰しもが空港の適地と思いそうです。しかし、空港には制限空域という落とし穴がありました。この平原は、北が高速道路の計画、南は名古屋港の航路で制約を受けていたのです。もちろんそれを回避して計画することも不可能ではありませんでした。たとえば高速道路の高さを計画面上25<sup>メートル</sup>から15<sup>メートル</sup>にすると、空港はそれだけで500<sup>メートル</sup>北に動きます。滑走路も工夫することによって騒音を低減でき、河川の制約があっても大きな空港にすることも可能でした。しかしそれには各施設管理者の理解と協力を得る時間が必要だったのです。

干拓地の南に立つと、問題となった第2航路はすぐ先のはずです。しかし主に避難用のためでしょうか、船は見当たりません。堤防はそこから西に向かいます。この干拓地はその後県境が定まり、大半が三重県になりました。この問題も空港の立地に影響していたのでしょうか。

## 4 早期決定の裏に

空港の立地決定の裏には、もう一つ全く別



干拓地の南端から名古屋港を望む。左側はゴルフ場



堤防の上に画かれた「A」と「M」。愛知県と三重県の県境になる

の事情が関わっていました。この時期は三重、岐阜、名古屋の首長選挙の年だったので。

63年末の三重県知事選はその最中に立地問題が飛び出し、問題は選挙後になりました。ポイントになったのは岐阜県知事選でした。知事の交代が予定されていたため、条件が悪ければ前知事の責任で処理しようとした動きが新聞記事からも読めるのです。12月に、早々と常滑沖容認へと動いたのはこのためだったのでしょうか。

名古屋市は4月が選挙でした。2期目でデザイン博の年でもありましたが、消費税導入が問われた選挙になり、安泰ではありませんでした。1月、2月、市は空港問題に本気で対抗できる状況にはなかったのです。結局、三川河口派3団体のうち2つは早期決着こそが必要だったのです。そして1対3から3対1へ。首長選挙が空港立地を早期妥結へと向かわせたといえるのかもしれませんが。

#### 〈主な参考文献〉

- ①中部空港調査会「中部新国際空港関係新聞記事」(1988 他)
- ②中部空港調査会「立地可能性調査の経過について」(1988)
- ③中部空港調査会「立地可能性調査(経過報告)の補足資料」(1989)