



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

【4】立地調査…限界だった「科学的」

1 「科学的・総合的」

中部空港調査会の使命は空港に関する「科学的、総合的」な調査です。財団の寄附行為第3条には、「空港の整備充実に関する科学的かつ総合的な調査研究を行い…」と謳われています。

しかし地域で利害が対立する立地条件の調査は、それほど単純なものではなかったよう

です。成田空港の時の反省から、関西空港では国の審議会方式が試みられました。ところが部会では激しい議論が続き、諮問から答申まで3年弱かかっています。方法も複雑で、最終的には3つの候補地について7つの項目にウエイトをつけ、17人の委員が各項目に投票するという方法を採用して、1つに絞りました(図1)。中部空港の場合は、これを地元で行なうことになるだけに、どこまで科学的、総合的な調査で進むことができるか、大きな課題だったのです。

比較項目	候補地		
	泉州沖	神戸沖	播磨灘
1. 利用の便利さ	30,271.5	32,984.0	20,723.5
2. 管制・運航	27,362.5	24,676.0	36,845.0
3. 環境条件	26,884.0	22,372.0	26,508.0
4. 建設	16,479.6	14,756.0	17,980.0
5. 既存権益との調整	12,896.1	10,101.5	9,345.0
6. 地域計画との整合	13,524.0	10,212.0	12,190.0
7. 開発効果	13,149.5	9,964.5	11,602.5
合計	140,567.2 (82.7)	125,066.0 (73.6)	129,194.0 (76.0)

(注) 合計欄の()内は、委員(17名)の総得点170,000点を100点とした場合の各候補地の総得点である。

・ 比較項目は重要度によって次のように配分された。
 ①利用の便利さ……………20点
 ②管制・運航と④建設の合計…30点
 その他、③⑤⑥⑦で……………50点

図1 関西空港の候補地の得点集計表。点数にはウエイトがつけられている(文献①より)

2 候補地の絞り込み

(1) 専門委員会・専門部会

空港調査に先立って、まず調査する組織と人が決められました。組織としては専門委員会と、その下にいくつかの専門部会を置くという構成です。

昭和61年2月、調査会の第1回理事会で15人の専門委員が発表されました。全国的な視点から、航空・交通・経済・環境などの専門家で構成されました。3月その専門委員会が開催され、「空港構想」、「航空技術」、「空港立地」の3部会の設置が決められ、翌4月の第2回専門委員会では各部会の委員が決める

空港構想部会	空港立地部会	航空技術部会
◎牛橋 正 名市大	◎加藤 晃 岐 大	◎木村秀政 日大菅
○今野修平 大産大	○青山光子 名市大	○内田茂男 名城大
奥野信宏 名 大	○伊藤達雄 三重大	太田裕文 名 大
竹内伝史 中部大	青島縮次郎 名 大	
月尾嘉男 名 大	太田裕文 名 大	
林 良嗣 名 大	大和田道雄 愛教大	
宮川泰夫 愛教大	河上省吾 名 大	
森杉壽芳 岐 大	中井照夫 名工大	
山内弘隆 中京大	山本幸司 名工大	
渡辺佛爾 三重大		
* 日本航空		
* 東亜国内航空		
* 全日本空輸		

(注1)◎:部会長 ○:副部会長 * :オブザーバー (注2) 昭和61年6月の設立時

図2 設立時の専門部会委員。大学名は当時のもの

れました。これらの人選に当たっても、やはり候補地の綱引きは始まっていたようで、地域的なバランスが考慮されているといっでしょう(図2)。そして6月、各部会が開催され本格的な空港調査がスタートすることになりました。

(2) 候補地の抽出

さて焦点となった立地調査では、まず比較検討する候補地を絞りこまねばなりません。科学的・総合的な視点から採用された方法は、国土数値情報と沿岸海域地形図の利用でした。前者は全国を1[°]メッシュに区切った各種の情報を国が公表しています。対象は、陸上部



図3 中部空港の第一次選定の18地区。陸上部13、海上部5

は愛知・岐阜・三重の三県の全域、海上部は伊勢湾、三河湾とされました。そこに空港設置の常識的な限界条件として、陸上部では、①起伏量150^{メートル}以下、②都市的施設1%以下等。また海上部では、①水深20^{メートル}以浅、②海岸線からの距離2~3^{キロ}、と設定して可能性のあるメッシュ(区画)を抽出しました。そして空港の規模からそれが一定量(5^{キロ}程)連続する区域が選ばれました。

その結果、条件を満足する区域は陸上部で13地区、海上部で5地区になり、合わせて18地区がまず第1次選定の地域になりました(図3)。

(3) 地区の絞り込み

これらの地区はメッシュ情報等から半ば機械的に選び出されたものでした。そこで、次に制限表面や運航航空など空港としての条件が検討されました。そして陸上部は2地区に絞られることになり、総てパスした海上部と合わせて第2次選定の地域として7地区が残りました。陸上部で残ったのは、①犬山と多治見の間の丘陵地(犬山・多治見)と、②鳥羽の南の海岸沿いの台地(鳥羽)でした。

次にこれら7地区について空港の具体的な配置計画を立て、運航条件、建設条件、アクセス条件、騒音の影響、既存権益などの概要を調査しました。その結果、陸上部の①犬山・多治見地区は騒音区域が市街地に及ぶこと、②鳥羽地区と海上部の伊勢湾南部地区はアクセス条件がとくに悪いことから、候補地から外されました。また伊勢湾北部のうち木曾川と長良川間の区域も、軟弱地盤と区域の狭さから外されています。このため候補はすべて海上となり、3次の選定地区として、①伊勢湾東部(常滑沖)、②伊勢湾西部(鈴鹿沖)、③伊勢湾北部(鍋田)、④三河湾(幡豆沖)の4候補地に絞り込まれることになったのです。

(4) 4 候補地の調査と限界

ところが、ここまでは候補地のいわば形式的な絞り込みといえました。なぜならこれまで広く候補地とされてきた常滑沖や鍋田沖、西尾沖などはすべて入って

いたからです。ここからが本当の意味での候補地の選択でした。

63年度調査では、関西空港等に倣って、①運航条件、②建設条件、③アクセス条件、④環境条件、⑤既存権益などが詳しく調べられ、候補地毎に「立地可能性」が比較されました。

しかし、これが空港調査会の調査の限界だったようです。空港立地を評価するには様々な項目が必要になります。ところがこれらは評価者によって重要度が異なってくるのです。関西空港の時に行なったような項目のウエイト付けは、それを決めること自体に長い時間と議論が必要です。調査結果として、①何個所の候補地を、②何時、③どんな内容で、公表するのか？それは極めて政治的な問題でもありました。

3 紀行 陸上候補地「八曾山」

… 無理だった？陸上部の国際空港 …

中部新国際空港の候補地は結局海上部に絞られました。本当に陸上部では無理だったのでしょうか。今回の紀行は最後まで候補に残った犬山・多治見地区を訪ねてみます(図4)。

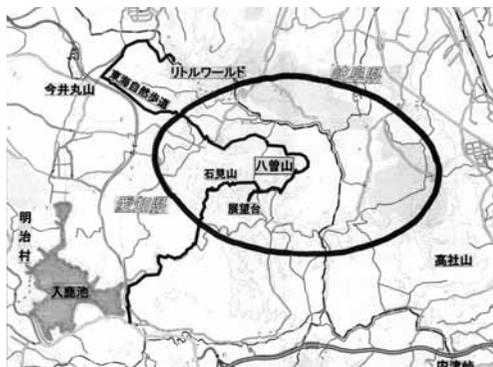


図4 現在の八曾山付近。大きな楕円が空港が想定された範囲(推定)

〈リトルワールドから〉

この地区は、明治村とリトルワールドの東の、標高327mの八曾山を中心にした地域になります。範囲は愛知県と岐阜県に跨ります。北のリトルワールドの手前、犬山市の今井丸山からアクセスしてみましょう。

東に東海自然歩道に入ります。3kmほど進み、自然歩道から別れた池の向こうに駐車場



八曾山一帯は国有林で、遊歩道がつくられている



八曾山への登り道。ウラジロが見事におおっている



八曾山(別名黒平山)頂上。黒平神社がまつられている

があり、ここから山道に入ります。一帯は国有林で、今は自然休養林として遊歩道が整備されています。八曾山に登るため林道と別れ、道標に沿って左に進みます。小さな沢を越え、山を右廻りに回るように頂上に向かいます。

山頂には城跡のような明治時代の寺の遺跡が残り、黒平神社がまつられています。空港はこの山頂付近が滑走路の中心だったようで、標高は240mが想定されていました。この山は90mも削平される運命だったのです。当時はこのように山の上に空港を造る例がいくつもありました。鹿児島(272m)、岡山(246m)、広島(331m)など、多くの空港が山の上に建設されています。

山頂の北側から見えるのは、一面の緑です。東西方向に5km、南北方向に1~2kmという、普通のゴルフ場なら5~10個入る巨大空間は、

山頂から北側の展望。一面の緑の向うに、リトルワールドが見える。空港はこの一帯を占有する計画だった



改めて空港プロジェクトの大きさ、難しさをも印象付けます。

〈明治村へ〉

山頂から西南に下ります。途中、山伏の滝に降りる道を探り、反対側を上ってパノラマ展望台に行ってみましょう。展望台は広く開けて、振り返るといま登ってきた八曾山が望めます。すぐ横のヘリポートは山火事の教訓から造られました。少し戻って西側の石見山に向います。ここからは西側の展望が見事です。風向きと用地の方向の関係で、飛行機は多治見方向から着陸しこの先の犬山方向に離陸することになりました。このため騒音が両市街地に及ぶことになり、この候補地は環境問題が空港としての致命傷でした。

落差15mという山伏の滝



展望台から振り返った八曾山。手前はヘリポート。空港はほぼこの標高で計画されていた



岩見山から岩山のむこうに犬山市街地を展望する



さて、石見山を西に下り、南に山道を進むとモミノ木キャンプ場です。右に林道を進めば再び東海自然歩道で、2*ほど行くと入鹿池に出ます。付近にはバス停はなく、タクシーを呼ぶか、もう一息、バスのある明治村まで歩くことになります。

4 科学的調査の限界

この地方は、空港調査会の科学的・総合的調査に候補地探しをゆだねました。しかし科学的調査は万能ではありませんでした。限界があったのです。

たとえば調査項目の選定、あるいは優先度です。制約条件を優先して選んでいけば、無難な候補地が有利になります。可能性まで考えれば、難もあるが夢もある候補地が出てきます。関西空港の際には重要な項目だった「開発効果」は中部では後回しになりました。

また、項目の重要度、ウエイト付けにも限界がありました。「アクセス」と「環境」などのようにトレードオフ関係にある項目は、その優先度を科学的調査で決めることは難しくなります。関西のように統計的、確率的な手法によることも可能ですが、いずれも社会的(政治的)な決定になるのです。

したがって、調査会での科学的、総合的な候補地選びには、初めから限界があることを承知しておかねばなりません。この後、候補地の一本化をめぐって、調査会調査の取り扱いが問題になってくるのです。

〈主な参考文献〉

- ①塩川正十郎『時代を拓く！関西国際新空港』（1987、旭屋出版）
- ②中部空港調査会「立地可能性調査報告書」（1986 他）
- ③中部空港調査会「中部新国際空港関係新聞記事」（1986 他）