



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

【10】 事業化への道…「夢」から現実へ

1 総論から各論へ

平成5年は、海域での調査や実機飛行などによって新空港プロジェクトが大きく前進しました。しかし進展とともに、当然のことながら課題は次々に広がっていくことになりました。

その中でも最大のテーマは「事業化」です。調査の進行で、新空港を事業として組み立てていくことが必要になったのです。事業化には、まず、空港計画とその環境への影響評価。需要予測の確定と現名古屋空港の取り扱い。

さらには事業主体のあり方、収支予測等、様々な事項が出てきます。難しいのはそれらが複雑に関連し合ってくることです(図1)。

その上それを検討する主体も、国の参加によって、これまでのように地元の空港調査会だけで行うわけにはいかなくなりました。いわば、これまでの総論の調査から各論に入って、一気に難しいものになったのです。

今回は、七次空港をにらみつつ、事業化に向けて調査をどのように進めていったかを追ってみたいと思います。

2 事業化調査

(1) 事業化の議論

2005年(平成17年)に開港するには8~12年の第七次空港整備五箇年計画に事業化と着工が盛り込まれることが不可欠でした。地域では、早くから事業化について議論を繰り返していましたが、事業化の方向として公表されたのは、6年11月の空港調査会の「事業化に関する調査状況」です。そこでは開港時は滑走路を3,500mに短縮するという現実路線に方向転換したのです。面積は関西空港並みの460~530haにダウンし、建設費は6,300~8,300億円としました。

7年の初め、運輸省から事業主体についての新しい提案が出ました。それは、用地造成

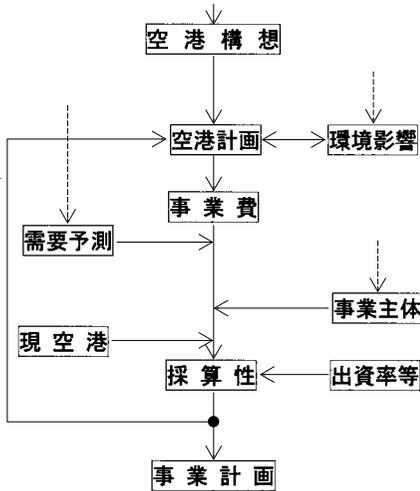


図1 事業計画策定に関連してくる主な事項

は別の主体で行う、用地造成分離型と呼ばれる方式でした。もともと空港整備は、①用地造成、②空港建設、③空港運営という3つの事業から成り立ちます。従来はこれを1つの主体で行っていましたが、運輸省の提案は①と②、③とを分離し、①は地元で行って欲しいというものです。この方式は空港事業者の負担が分散されるメリットがあり、当時ライバルだった関西空港2期でも検討されていました。中部としても呑まざるを得ず、愛知県知事は議会でその受け入れを表明したのです。

(2) ヒアリング

7年5月、七次空整のヒアリング用に期成同盟会が地域としての考え方をまとめて公表しました。そこでは2005年開港の目標を明確にした上で、面積約500^{ヘクタール}、建設費概ね7,000億円、事業費概ね8,000億円等の事業化の基本事項を整理しました。地元としての「3,500^{ヘクタール}・500^{ヘクタール}・8,000億円」という考えをまず固めたのです。

しかしこの事業費と中部空港の需要をもとに、関西空港での無利子資金30^{億円}等の条件を用いて収支計算をすると、国の指導する採算ラインをクリアしないのです。ヒアリングに向けて、ここでも中部は地域の負担が増える「出資・無利子資金40^{億円}」を決断せざるを得ませんでした。

この決断の後のやや楽観した状況の中で、地域が肝を冷やしたのはその6月に行なわれた航空審議会のヒアリングです。そこでは関西2期に続いて中部が問われました。ところが直前に、関西の山田(横山ノック)知事が難航していた地元での土地造成を受諾するという感激的な演出があったのです。その後中部の行政的なあいまいな回答があったため審議会の評価が低くなってしまい、再度開催を要請することになりました。1週間後の異例の再ヒアリングでは、課題とされた①定期便の一元化、②地元での用地造成等にも明確な回答をしました。(が、前者は現空港の周辺自治体に大きな問題になりました。)

そしてその結果、8月の七次空整の中間とりまとめでは、晴れて、「国際ハブ空港」として関西2期と並ぶ位置づけを獲得することができました。そしてこの位置づけによって、国も事業化に公式に関わることが出来るようになりました。年末には国の機関も参加した「中部新国際空港推進調整会議」が設立され、

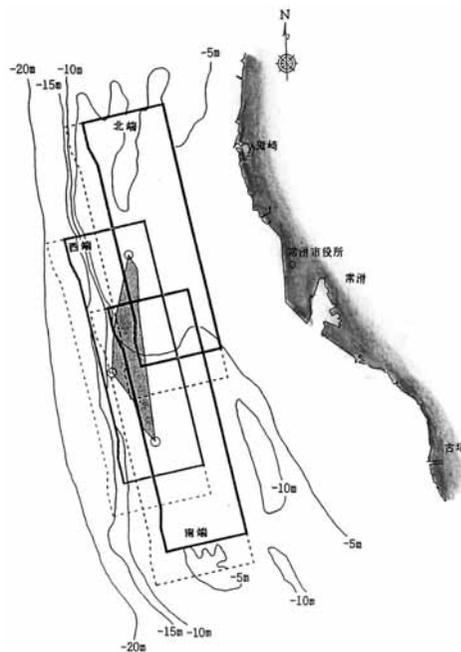


図2 初めて公表された空港位置の3つの案。空港島の形状は代表的な矩形と設定

ようやく全体の事業化の意思決定機関ができたといえます。

(3) 難しかった「位置」

事業計画では、本来、まず求められるのが空港の位置でした。おおよその中心位置は3年に公表した空港の「全体像」において三角形の区域が提案されていましたが、その中のどこにするかは現地調査の結果を待つことになっていたのです。

検討はまず、国の第五港湾建設局、愛知県、中部空港調査会が集まり、議論されました。ところが地元常滑市の「滑走路は陸域から3^{キロメートル}以上離す」という要請や漁業権区域の利害、さらには実機飛行での野間の騒音対策等があり、容易に答が出せませんでした。

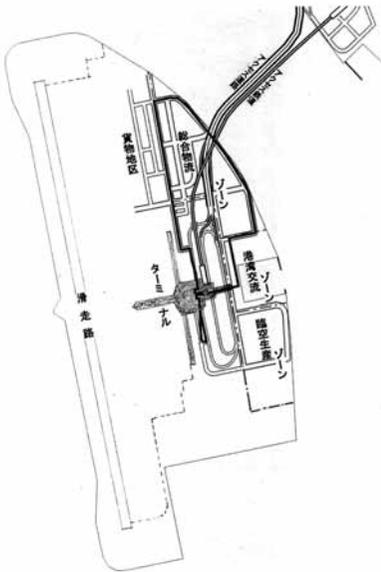
その結果、規模や事業費については前述のように2回公表されましたが、位置の公表はやっと8年半ばになってからで、それも、北・西・南の3案の併記でした(図2)。しかし9月に上述の推進調整会議の名で「南案」を有利と評価し、ここに懸案だった空港位置案が固まることになったのです。

3 絶行 空港の島

…「接空」開発用地…

中部空港の空港島には、空港だけではなく

図3 空港島と関連開発用地。太線は紹介したルート



関連する開発用地も取り込むことになっていました。今回は、この開発がどのように進んだか、ターミナルビルの外側を回ってみます(図3)。

〈官庁・物流〉

新空港のターミナルビルの1階に降りて、ビルの外に出ます。左に進み、バスターミナルを越えると、左側には空港会社の建物が隠



空港島のランドマークの管制塔と官庁地区



貨物区域。左は空港の貨物地区。右は企業庁の総合物流ゾーン



国際航空貨物の上屋。手前の空地は拡張予定地



アクセス鉄道にそって対岸を見る

れるように建っています。その先で左に曲り、突き当りを右に曲ると右側は官庁地区になります。手前には空港島のランドマーク、管制塔が他を圧して立ち、その向こうに国土交通省、少し向こうには空港警察の建物があります。左側はターミナルが続いていますが、機内食工場も見えます。

信号交差点にでると、その向こうは貨物の区域です。左側は空港の貨物地区になり、C I Qの合同庁舎の向こうに国内、国際の貨物上屋が並びます。右側は県企業庁開発の総合物流ゾーンで、大きく区画されたエリアに物流業者の施設が並んでいます。まっすぐ北に進みます。この道は車にはゲートがありますが人は通行でき、空港島内の巡回バスも走っています。左側には空き地や駐車場が目につきますがいずれ貨物施設に変わるのでしょうか。

信号から2本目。800m程行った交差点を右に曲ります。北側の空き地は滑走路が4000mになる時には修正される場所にかかるからでしょうか造成のままです。道は右にカーブし、今度は海に沿って南に進みます。右側は物流地区の建物が続いています。

陸域からのアクセスの道路と鉄道の下を通ります。対岸とは潮流の関係で約1*。確保されましたが、流れはどうなのでしょう。鉄道の下を抜けるとその先は一面の空き地になり、遠くにターミナルのビル群が見えます。



草原のむこうにホテル群を臨む。
一帯が港湾交流ゾーンになっている

〈商業・産業〉

中部空港では、基本構想の頃から空港に隣接して用地を造成する、「接空」開発と呼んだ構想がありました。それは、①空港機能を広く活用するとともに、②その土地の売却益を開発利益として空港事業に還元しようとするものでした。これまで通ってきた総合物流ゾーンは、その目的で県の企業庁が造成した所です。接空開発には、物流以外にも、商業・業務、航空関連産業などが考えられました。この空港島では、その開発予定地として県企業庁によって110㍍が造成されています。しかし物流地区(総合物流ゾーン)では売却が進みましたが、他はどうだったのでしょうか。今は寂しい草原を見ながら南に進みます。

突き当たりを右に行き、次の道を左に曲ると2つ並んだホテルの前に出ます。この辺りが商業業務地区(港湾交流ゾーン)です。前面には港が入り込んでおり、伊勢湾の各地からの連絡船の船着場になっています。2棟のホテルのうちの一つは、1,000室という大型ホテルで、その並びの空いた土地もすべて売却済みになりました。

海上アクセスのブリッジを経由して元のターミナルの1階に戻り、今度は右に歩きます。ターミナルビルの南は庭園風に整備されてお



海上アクセス基地



道路のむこうには未分譲の臨空開発ゾーンが広がり、その先はアクセス道路網で覆われています。その向こう、左手が航空関連産業等の開発用地(臨空生産ゾーン)のはずですが、ここは未分譲ということでもまったく手がつけられていません。大型開発が予想されるだけに調整はこれからということでしょうか。商業業務・航空機関連産業の拠点化という空港島に託した一つの夢は、まだこれからのようです。ターミナルに戻るとそこには華やかな海外旅行者の人並みがありました。

4 関西を越えるな!

六次空整では、国、地方の関係者が連携して調査を進めるとされました。しかし、この言葉はそう容易いものではありませんでした。とくに、国という巨大な組織が加わることによって、意思決定はきわめて難しいものになりました。国は担当する運輸省だけではなく、その背後に予算配分権を持つ大蔵省など、大きく広がっていたのです。

ある、空港規模を議論していた時、国の人から「関西を超えたら通らない」という言葉が出ました。当時は関西空港の2期は未定でした。そこで関西の512㍍以上を提案したら実現できないという意味でしょう。発言の背後には運輸本省や大蔵省があるのでしょうか。改めて中部空港は国という視点で見なければならぬことを実感することになりました。

夢から現実に。それは中部新国際空港が国家プロジェクトとして実現に向う道程だったかもしれません。

〈主な参考文献〉

- ①『中部新国際空港に関する調査のあらまし』(2000、中部空港調査会)
- ②『中部新国際空港新聞記事』(1995、中部空港調査会)
- ③溝口泰正『中部空港物語』(2008、中日新聞)