

広域交流圏構想から見た空港の経済効果

— 名古屋空港を取り巻く動向に関する一考察 —

The Economic Effect from the Point of Wide Transfer

大 島 俊 一*

Toshikazu OHSHIMA

はじめに

現代版大航海時代の到来と言われる国際的空港事情の推移を概観しておくことにする。1964年、わが国の海外への観光渡航の自由化は当時としては予想以上の13万人にも及ぶ年間利用者数を計上した。1996年現在は、その100倍を超えるまでになっているのである。32年間にこれだけの伸びを示しているということを、日本の空港問題を考えるに際して先ず念頭に置くことが重要である。現状での当面する課題は、日本の航空会社のシェアの低下である。具体例の第一に上げられるのは、“積取比率”の低下である。これは日本発着の国際線旅客数全体に占める日本の航空会社が運んだ旅客数の比率である。10年前は約40%、現在は約30%程度になっている。つまり旅行客10人のうち7人は外国の航空会社を利用しているのである。

ここで問題なのは、内外価格差である。具体的には、人件費、航空運賃の厳然たる格差である。例えば、日航を基準値とすると人件費比較をみると米州系で3～5割安、アジア系では7～8割安となっている。今日、情報化の進展と

共に国際的な競争激化によって値引き競争はかつて見られないほどに低価格競争となり、成田・ロス間では往復5～6万円という格安航空券が売買されている。

94年9月6日、関西国際空港は開港したが上記の状況からして日本の航空各社の経営は益々、価格の面からも厳しくなることは避けられないと思う。今後の課題は、規模の面からの利用性、効率性、安心感、親密性、そしてアクセス面からの遅れをどうして取り戻すかに尽きると思われる。わが国は数値上で世界一を誇る経済大国となっているが、依然として世界に冠たる“国際ハブ空港”を作ろうとせず、国際的な観点からすれば当該地域とその周辺だけの経済効果しか生まない空港で満足しているように見られているのでは、空港機能を中核とした国際都市（国家）への躍動的な将来性は見込めない。

空港が地域政治の道具にされては、利用者の便利さと一国の“GATE WAY”としての魅力達成は到底実現されるものではないのである。戦後日本のあらゆる面でのインフレ化が招いた諸結果が、空港運賃にまで決定的な国際的価格差（割高感）を生み出していることのデメリットに気づくべきである。日本には織田信長の先例にあるように、関所での通行税は撤廃した方が藩内の商工業は自然発生的に拡大する傾向を持つのである。何のための料金収集かというこ

* 経営情報学科 — 経営管理論

Department of Administration and Information

Science — Management

とを先ず第一に考慮しなければならないのである。メーカーを始めとして、あらゆる企業が自社製品に付加しなければならないものは、コスト・バリュー(COST VALUE)である。空港関連企業の維持・管理を前提とした料金体系の構築ではなく、利用者・生活者の側に立った値ごろ感のある料金体系を打ち出すべきなのである。一体に、国際化現象というものは古来よりある国の住民が他の国の土地を踏んだ時から開始されていたのである。時の古今、洋の東西を問わず、人類の移動によってもたらされた数々の悲喜劇の集積が国際化の実相なのである。

古来より冒険があり、侵略があり、移民があり、戦争があり、そしてようやく20世紀半ば第二次世界大戦後の平和の到来と共に世界中をビジネスの場として行動し、また政治、経済、文化、芸術などの交流を促進するために共通の目的で活躍し、集う人々が生まれ、更に個人の知的好奇心を充たす旅行者たちの往来が、日常化して来たという戦後の歴史を想起すべきである。このことが自国と他国との政治・経済・文化の相違を明確にし、またその対比意識がある国では拒否の行動を生み、またある国では受容と変革をもたらすことになったというのが現代世界の背景であり、実情である。換言すれば、古代より延々として続いてきた海からの国際化が、空港という当初から開かれた世界への“出入り口”からの人物往来による諸結果としての国際化に大きく移行していったのが20世紀なのである。

GNP(国民総生産)という指標は、本当は大切なものなのである。繁栄の裏付けが数値から見て取れるということは、その国が平和を維持できる力を持っていることになるのである。不況と貧困が過去において、世界を革命と戦争に結び付けるイデオロギーを生み出したことを想起すべきである。目先の“数値目標”を達成し続けている内に、目的地を見失ってしまったというのが、日本の現状ではないだろうか。そんな不安感が消えない。換言すれば、これは日本の戦後政策として“追いつけ追い越せ”を標榜

するあまり、戦術の有効性と即時性に溺れ過ぎて、本来の戦略と目的をないがしろにし、究極とした価値・理念・理想を見失った報いかもしれない。

現実には世界中の人々が往来する時代に入っているという認識と、知識として脳裏にあった意味上の世界が、情報化の急激な進展と共に日常的な行動の中で随時正確に報道されている時代であるということを知ることが、肝心のポイントである。この基本方向で指摘している東アジアの台頭は、世界的な動向なのであり、また時代の求める方向なのである。因に国際航空運送協会(IATA)の予測では、2010年までに世界の航空旅客の50%を越えるアジア地域の旅客者数が見込まれている。歴史は絶えず次なる舞台を求め、また準備しているのかもしれない。大きな世界的潮流を正確に受け止め、日本の在るべき方向を模索していくことが、この低迷する景気を上向きにする処方箋となるのである。空港及び空港産業は、21世紀の旗手となる産業なのである。

ヒト、モノ、カネ、そして情報が縦横無尽に駆け巡る時代になったことは、世界を確かに小さくしている。他国の同時間に起こる出来事を、あたかも一日の当然の行為のようにTVや新聞で知るということは、半世紀前の人類には想像だにできなかったことである。この50年という時代の推移は、我が国でも信じられない程の繁栄を実現し、人口も当時の2倍となり、しかもその7割以上が中産階級に属するという意識をもっているのである。今日の日本では国産品以上に外国製品を嗜好する若者層(男女)が増大しており、高額商品の殆んどはブランドに市場を席卷されており、消費はそれらを獲得する熱狂によって支えられている。国際化は、もはや当然の日常を現出させているのである。空港は世界への扉を開ける機能を果たす重要な存在であることを想起すべきなのである。

1. 第7次空港整備五箇年計画の地元影響度

ここでは第7次空港整備五箇年計画(以下第

7次空整と略す)の“中間とりまとめ”(平成7年8月24日)の概要を掲載しておくことにする。この五箇年計画の概要を先ず掲載する理由は、この計画が全国の空港整備計画の基礎を成すからである。21世紀を直近に迎えた現状での全国的な空港整備の進捗状況について考察するに際して、改めて国の方針の基本計画と視座に立ち、その方向を確認しておく必要があると考えたからである。中間とりまとめの目次は、次のようになっている。

要 旨

I. 整備の基本的方向

1. 大都市圏における拠点空港の整備
2. 地域拠点空港及び地方空港の整備
3. 既存空港のサービスレベルの向上
4. 環境対策の推進
5. 航空保安施設の整備
6. 震災対策の推進・新技術の検討

II. 具体的整備の在り方

1. 空港の整備
2. 空港周辺環境対策事業の推進
3. 航空保安施設の整備

III. 計画の投資規模

参考資料

以下に整備の基本的方向の中で重要と思われる箇所、及び中部圏に係わると思われる箇所を摘出しておく。

- ・21世紀は、経済、文化、社会等国民生活を取りまくあらゆる活動が諸外国との活発な交流を通じて展開していく時代
- ・我が国が経済的・社会的に今後とも安定した発展を持続し、国際社会に一定の地位を確保していくためには、国際ハブ空港の整備を時機を失うことなく進め、空港がそのボトルネックとならないよう努める事が喫緊の課題。(下線部、筆者)
- ・また空港の整備は、利用者にとっては、航空輸送サービスの質的充実と量的拡大につながることで、周辺地域にとっては、雇用の拡大、経済の発展等の波及効果をもたらすことに留意すべし。

- ・さらに、空港整備を具体的に進めるに当たっては、地域社会との共生という視点に立つよう努める必要がある。

国際ハブ空港については、これを中心とした国際交流拠点の整備を進めることが焦眉の急とする報道が見られ、上記の下線部分を更に強調している。全体として言えることは、21世紀の日本経済の発展にとって、空港整備が重要な社会資本整備の鍵となるとという認識が徹底してきていると考えられる。

中部圏における拠点空港の整備については、第7次空整において次のような指標が示されているので全文を掲載しておくことにする。「現在の名古屋空港の滑走路等の処理能力は、21世紀初頭に限界に達すると予測されるため、新しい空港について総合的な調査検討を進め、早期に結論を得た上、関係者が連携してその事業の推進を図る。この場合、空域利用について調整が必要であるとともに、現空港の取扱いについては、地元において、定期航空路線の新空港への一元化につき十分調整が図られている必要がある。さらに、開港時における適切なアクセスの確保につき、地元において、あらかじめ方策が確立されている必要がある。また新空港は海上に立地し、建設費が多額になることが見込まれること等から、中部圏の経済力を背景とした航空需要の動向を踏まえ、その採算性についてあらかじめ十分な検討を行うとともに、関連開発用地の一体的な造成も可能となる主体分離方式の導入等事業の推進方策を早急に検討し、結論を得るべきである」。

ここで重要なのは名古屋空港の限界が指摘されていることと、新空港への定期航空路線の一元化について地元において十分な調整がなされていることが、強調されていることである。また新空港実現と随伴して、名古屋空港を廃止するというのが言下に秘められ、暗黙の内に新空港実現への規定路線進展に協力することが、地域として当然視されていることである。国家的大プロジェクトであるだけに、地元・周辺地域としては公然と協力を否定することも出来ず、

さりとて協力するということは現空港の廃止を認めることに繋がるだけに、その立場は困難な状況に追い込まれている。

今日まで文化・芸術の分野においても、一貫して東京→大阪→名古屋という伝統的な図式が定着しているだけに、関西国際空港の後には中部新国際空港の出番であると、その実現を望む声が高いのも当然とは思えるが、その代償として現名古屋空港機能がすべて移転されれば、周辺地域の経済力と社会資本の整備は大幅に低下し、今日まで数十年に及ぶ空港を中心とした広域商工業の発展と共に在った地元地域の都市計画の方向が、大きな岐路に立たされることになることも、当然前提として考えなければならない問題なのである。

「新しい酒は、新しい革袋に入れよ」と言うものの、この酒は旧来の酒を器（入れ物）を変えただけのものかも知れず、故事の正しさは了解しているものの、そのまま受け入れることには慎重でなくてはならない。いずれにしても国、県、市、町共に最適なソフト・ランディングを熟考しなければならないことだけは、余りにも明白な事実である。

国家を挙げて推進していく事業ではあるが、21世紀社会に適合するためには“国籍を問わない世界中の利用客の利便性と快適さを充たす”という視点から、日本の国際空港整備をしていく必要があると考える。

また、それ無くしては名古屋空港の許容量が21世紀には限界に達するという説は、羽田の先例にあるように拡張・整備が進みさえすれば必ずしも絶対的なものでは無くなるかもしれない。平成6年の統計では、名古屋空港の利用客数は国際線が318万人、国内線が505万人、総計823万人（対前年比104.5%）となっている。これらの数値をどのように解析し尽くすかが、国際空港開港論議の要である。10年後の未来から帰納していくか、それとも10年先の未来を演繹していくかという議論の別れるところであるが、両者のシミュレーションの共通する根拠は、現在の“実数”にしか求めることはできないのである。

ここで日本の航空需要の現状との対比を明確にするために、第7次空整での今後の需要予測を掲載しておくことにする。

表1 今後の需要の見通し

		1994年度（実績）	2000年度（予測）	2005年度（予測）
国際	旅客	3,886万人 (100)	5,500万人 (142)	6,440万人 (166)
	貨物	1,997千トン (100)	2,540千トン (127)	3,050千トン (153)
国内	旅客	7,455万人 (100)	9,200万人 (123)	10,420万人 (140)
	貨物	746千トン (100)	910千トン (122)	1,080千トン (145)

注：（ ）内は、1994年度を100としたときの指数

これらの数値に対する考察は後の節で行うことにしているのので、ここでは1994年を100とした時の指数値に注目しておきたい。今回の中間とりまとめでは、大都市圏における拠点空港の整備について国の最優先課題として取り組む必要性を提唱しているが、中部圏には「その経済力を背景とした航空需要に対応する新しい空港の検討を進め、適切な整備を図る」ことが求め

られている。今回の第7次空整では、期間中の投資規模が全体で36,490億円であるが、中部新国際空港には2,650億円が計上されている。これは全体の約7.3%になる。この数値は計画途上の空港整備計画としてはかなり巨額な投資であると思われる。計画期間中の投資規模を示しているのが、次の表2である。

表 2

(単位：億円)

1) 空港の整備 (うち震災対策関係)	28,270 (630)
① 大都市圏における拠点空港の整備 (うち震災対策関係)	21,890 (70)
新東京国際空港	4,090
東京国際空港の沖合展開事業	5,920
関西国際空港の2期事業等	7,230
中部新国際空港	2,650
首都圏空港	2,000
② 一般空港等の整備 (うち震災対策関係)	6,380 (560)
2) 空港周辺環境対策事業の推進 (うち震災対策関係)	3,370 (70)
3) 航空保安施設の整備 (うち震災対策関係)	4,850 (420)
合 計 (うち震災対策関係)	36,490 (1,120)

こうした投資の背景には、日本が世界経済の13%を占める経済力を有する国となり、それに対応するだけの航空需要を充たす空港整備の必要性が国策となって現出してきたと思われる。アジアの時代と言われているが東アジアの中心は香港でもなく、シンガポールでもなく、やは

り日本であるべきであるという意識が根底に流れているように思える。現実としては、首都圏、近畿圏、中部圏、そして北九州地域を拠点とした空港及び港湾整備計画は、ここ10年間の間にかなり進展しているのである。成田の問題がようやくクリアーしたことによって、一挙に首都

圏以外の予定地の開発が目の目を見るようになったことは、周知の事実である。

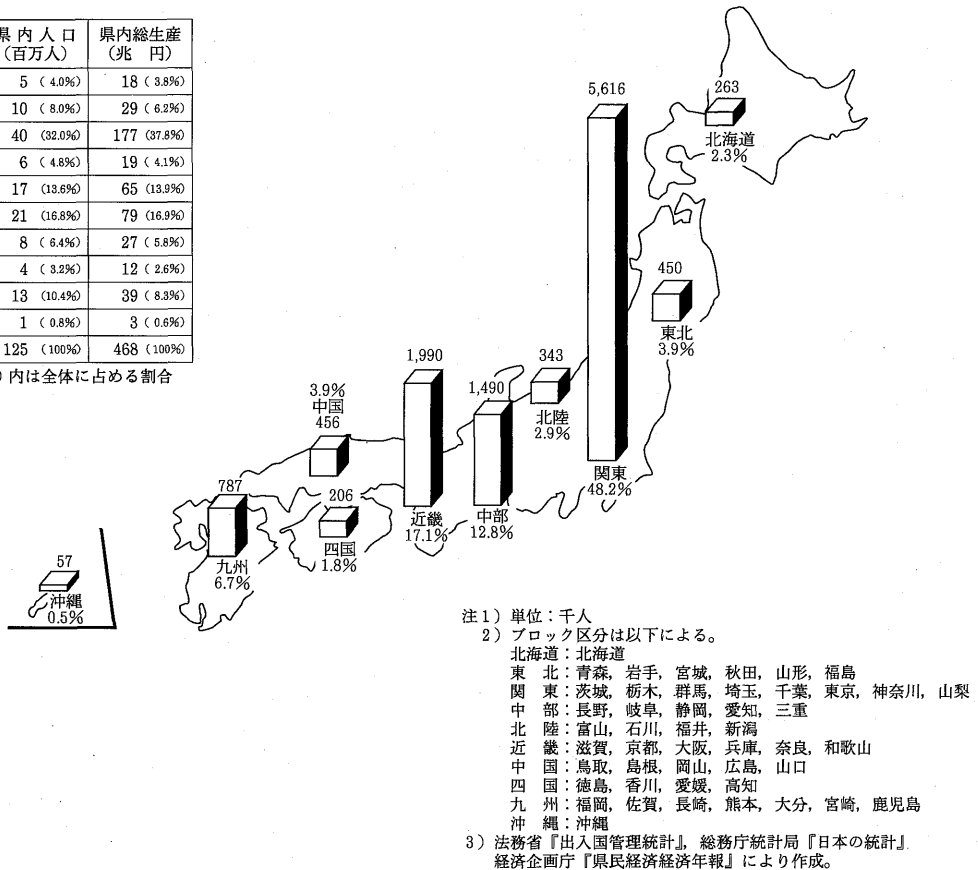
21世紀には、現在予測されている超大型ジェット機の航行を可能とする滑走路延長や大量の利用客の便宜や貨物取扱いを効率的に促進するための巨大なターミナル機能を質量共に拡充する必要がある。これに適合できなければ、アジア

の時代から日本が取り残されるという事態が起こり得るのである。国際的な人の往来は、時代の潮流なのである。それだけに大都市圏は言うに及ばず地域の拠点空港も整備して国内及び国外のネットワークを推進強化しなければならないのである。

表3 ブロック別出国日本人数（平成5年）

	県内人口 (百万人)	県内総生産 (兆円)
北海道	5 (4.0%)	18 (3.8%)
東北	10 (8.0%)	29 (6.2%)
関東	40 (32.0%)	177 (37.8%)
北陸	6 (4.8%)	19 (4.1%)
中部	17 (13.6%)	65 (13.9%)
近畿	21 (16.8%)	79 (16.9%)
中国	8 (6.4%)	27 (5.8%)
四国	4 (3.2%)	12 (2.6%)
九州	13 (10.4%)	39 (8.3%)
沖縄	1 (0.8%)	3 (0.6%)
合計	125 (100%)	468 (100%)

注：()内は全体に占める割合



上記で見たように、中間とりまとめに盛り込まれた考え方は21世紀を展望したものである。この主旨と方向性は大方の識者も是認できるものであると思われる。また社会資本の整備という大義名分を掲げたものであるだけに、日本の産業企業の発展を意図し、国際競争力に負けない国内経済の基盤を形成していくことを念頭においた、経済計画の一環であることも理解でき

る。空港整備を日本の21世紀への切り札としなければならないということは、やはり21世紀が巨大“物流”時代であることを第一に考えているからかもしれない。この根拠としては95年11月29日に発表された新経済計画で、高コスト構造是正・活性化のための行動計画を策定し、主な目標として、物流、エネルギー、流通等を重点課題とし、規制緩和や競争政策の推進、イ

ンフラ整備、情報公開などの対応策を示しているからである。

それだけに国家の21世紀戦略の拠点として中部圏域への期待感は大きく、またその役割も重要となっているのである。次の表3は、平成5年のブロック別出国日本人数を示したものである。中部新国際空港を考える際の、一つの指標となると思う。

2. 中部圏を取り巻くビッグ・プロジェクトの動向

1) 四全総総合的点検調査部会報告

ここでは中部圏を取り巻くビッグ・プロジェクト及び計画構想について、必要と思われるものについて考察していくことにする。というのは、21世紀への国土づくりの指針として、概ね2000年を目標として「第四次全国総合計画」(1987年6月閣議決定、以下四全総と略す)が策定され、92年5月、調査部会の下に、国土構造、地域社会、自然環境の3つの専門部会を設け、総合的点検を開始したのである。その基本戦略として「交流の拡大による地域相互の分担と連携関係の深化を図ることを基本とする交流ネットワーク構想」の推進を掲げている。言うまでもなく、「四全総」の報告は、国土審議会における今後の検討資料としてはもとより、政府、地方公共団体始め国土の在り方を考える上での基盤をなすものである。それ故、基本的目標の意味するところは、国の方向性を収斂するものとなっている。その箇所を引用しておくとなつていようになっている。「安全でうるおいのある国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく、地域間、国際間で相互に補完、触発しながら交流している多極分散型の国土を形成すること」という目標が策定されていたのである。

こうした目標の下に推進された総合計画の成果として『四全総総合的点検調査部会報告—新しい時代の始まりと国土政策の課題—』がある。以下に、この報告の中で中部圏域に関係すると

ころについて検討していくことにする。それに先立って、先ず四全総策定後の国土の状況と課題についての全文を見ておく。「四全総策定後およそ7年が経過したが、この間我が国の国土をめぐる諸情勢は大きく変化している。まず、人口動態については、出生率の低下から総人口の増加は四全総想定を大きく下回っている。経済面では、バブルの生成と崩壊およびそれに続く深刻な不況という大きな変遷がみられ、円高という要因も加わって現在でもなお各地の経済に大きな影響を及ぼしている。さらに国際面では、中国を始めとする東アジア地域の急成長及び東西冷戦構造の終焉という事態に伴い、東アジア地域と我が国との関係が急速に深まりつつある。こうした諸情勢の変化のなかで、我が国の国土の状況も四全総策定以降大きく変化している。本章では、四全総の基本的目標である東京一極集中是正と多極分散型国土形成の進展状況について明らかにした後、国内及び国際交流、地域経済、自然環境と国土資源管理、国土基盤整備といった国土の状況を把握するうえでの基本的な事項について、四全総策定後の状況と国土政策上の今後の課題を概括する」。

報告書の冒頭部分であるが、92年以降の政治・経済状況の急激な変化は予想を大幅に修正する必要を生み出している。また首都機能移転の具体化に向けての総合的な検討も平成4年12月に「国会等の移転に関する法律」が制定されたことを受け、同時期に進行しているだけに、こうした動向から離れた将来展望は現実性に欠けるものとなっている。

それだけに地方にあっては国の目指している方向を十分に見極める必要性が高くなっているのである。これまでの全総計画は、1962年「地域間の均衡ある発展」を基本目標とする第一次計画から1987年の「東京一局集中是正と多極分散型国土の形成」を基本目標とした先の四全総までであるが、その根底に流れる共通課題は「経済成長の過程での深刻化した人口・諸機能の特定地域への過度の集中と所得水準等の地域間格差を是正し、国土の均衡ある発展を図ることで

あり、国土の安全性や経済社会活動と自然環境との調和であった」のである。

21世紀に向けた新しい全国総合開発計画が目指す国土づくりの基本目標と国土構造の姿については、「21世紀の国土のグランドデザイナー—新しい全国総合開発計画の基本的考え方—」に詳しいので、それを参照しておきたい。国土づくりの基本目標としては、新しい時代の流れを踏まえたものとなっている。

1. 人々や企業の活動が国境を超えた形で広がるなかで、我が国を個々人や企業にとってより魅力あるものとする
2. これからの人口減少・高齢化時代のなかで、国や地域をより活き活きたものとするため、性、年齢を問わず国民一人一人を大切な知的資源として捉えること
3. 国土に展開する自然は現代世代が将来世代と共有する財産であるとの認識に立ち、生物の多様性と健全な自然の物質循環に基礎を置いた人と自然の共存を目指すこと
4. 世界の中の日本という視点に立って、地球環境問題の解決や基礎研究、学術、文化等の面での人類的貢献を目指すとともに、経済に偏した我が国への認識をより暖かみのあるものとしていくため世界における我が国の文化的アイデンティティを創出していくこと (p. 6)。

こうした認識に立って、新しい全国総合開発計画の基本目標は、「生活の豊かさと自然環境の豊かさが両立する世界に開かれた活力ある国土の構築」となっている。戦後50年のもたらした経済大国主義からの意識的脱却を指向し、世界の中の日本という基本認識に立ち、そして21世紀計画を地球の規模で構築しようとしている点、様々な分野での思い切った転換を意図している点である。95年1月に起きた阪神・淡路大震災の教訓から、自然災害と安全対策の在り方、高齢化時代を迎えた高密度な都市環境の整備などが影響要因となっていると考えられ、これらが多様な価値観の下に繰り広げられる国民の新しいライフスタイル追求への適合を達成

するために、地域連携の促進と国土軸形成を整備させているのである。地域連携の内容については、本文を引用しておくことにする。「地域連携の内容は、産業、福祉、教育、文化、自然環境、国土資源管理等多岐にわたるものであり、新たな地域発展の機会の創出、地域が提供するサービスの高度化と効率的な基盤整備、地域に共通する広域的な課題の解決、災害発生時における迅速な支援等の効果を有するものと考えられる」

また地域連携の形態としては、

- ①多自然居住地域の暮らしの高質化を目指した中小都市と周辺山間地域等の連携、
- ②新しい形の集積の形成のための地方中枢・中核都市等の連携、
- ③流域圏、沿岸域等での自然環境、国土資源、国土空間の保全、維持、管理等の観点からの広域的連携、
- ④産業機能、観光レクリエーション機能、文化機能、生涯学習機能等の特定の機能に着目し、それらを生かし合う連携、
- ⑤アジアとの地理的近接性を生かした、環日本海交流圏構想、環黄海経済圏構想等の国境を超えた地域間の連携等様々なものがありえよう。(p.17)

これをみる限り、新しい国土構築のためのシミュレーションはほぼ完璧なまでに検討されていることが理解されると思う。国の威信を懸けた計画であるということで、当然制度的な枠組みの再構築にも配慮されており、この方面の法的整備はTVや新聞紙上での報道の少なさに反して、現在も関係省庁でかなり積極的に推進されているのである。

四全総及び新全国総合開発計画の要旨を概観してきたが、この実現可能性を決定づける制度的再構築についての指針をさらに見ておくことにする。「戦後50年の国土総合開発政策が目指しつつも達成できなかった課題の中では、人々の経済活動を規定する制度的な国土づくりに関する意思決定の仕組みが経済社会の要請に十分対応できてなかったことに起因すると考えられ

るものも多い。新しい全総計画の主要課題の全てを個々の国土政策のみで解決していくのは困難であり、経済社会状況の変化に対応した21世紀にふさわしい国土づくりの枠組みについて検討を行い、その再構築について明確な指針を打ち出す必要がある。例えば、広域的な地域整備や地域づくりにおける地域の主体性が求められているなかでの国土総合開発関連諸制度のあり方、自然環境及び国土景観の保全、回復、創出の観点から地域における総合的な国土空間の管理が求められている中での国土利用関連諸制度のあり方、環境コストの内部化等の視点に立った環境と経済社会活動の統合に向けた新しい枠組みのあり方、急速に進歩しつつある情報通信技術の成果を活用した、国土に関する各種情報の新たな整備、利活用のあり方について検討を深め、方向を示していくことが必要である」。この指針の捉える国土づくりの方向性は現時点での全国各地の主要プロジェクトの進捗状況と並行して考えると、大きなベクトルとなっていることが浮かび上がる。しかし、それ故にこそ、昨今徐々に現実味を帯びて来ている市町村合併論議との相関に思いを馳せることは、考え過ぎなのであろうか。

国土の高付加価値化とも言える社会資本整備の推進は、既存の行政区の単位を超えなければ達成できないものである。旧来の東京vs地方という図式から脱却し、多極分散型の地方都市群の成長を誘起しているわけであるが、地域においても周辺都市との連携を積極的に行い、広域的な交流人口の増大を発展の指標とする必要がある。

2) 広域交流圏構想

先述の事項の重要性を示唆しているのが、次に紹介する『広域交流圏構想 関西・中部の連携による多地域同時活性化への道』（広域交流圏研究会、1994）である。従来、全国各地のまちづくりが各行政単位で行われていたのに対して、この研究会では「交流」というキー・ワードの下に、広域的な観点からの地域活性化を模索しようとしているのである。第2章、◎広域

交流の兆しには、この研究会の発案動機のような文言が見られるので引用しておく。「首都圏以外の地域が相互に交流を深め、補完・連携によって活性化する、そんな「広域交流圏」のイメージは単なる空想にすぎないのだろうか。日本の国土構造は数十年来東京への一局集中が続いてきたが、今後、首都圏に代わって成長する地域があるとすればそれはどこか、またその成長の要因は何か。これらのテーマを検討することも「広域交流圏構想」の大きな課題であり、ここではいくつかのヒントになりそうな事例を紹介することにしたい」(p.24)。

今日までの国土計画では、例えば大阪・名古屋を中心として同心円状の地域構造を県域全体に広げるという構想の下に、放射・環状型交通網整備を行い同時に求心力を高めてきた。とりわけ中心市街地への交通導線として、地下鉄網の整備の果した影響は大きく、その結果として現在、大阪は日本第二の都市となり名古屋も第三の都市となっている。しかしながら、新幹線の時間短縮と高速道路の整備（複線化とHA・ハイウェイ・オアシス）と共に広域への移動を楽しむ諸条件は次第に整い、一方では競争戦略として関西の企業が中部に工場や教育・研究機関を設置したり、また中部の企業が関西にその営業・機能を移転するという動きも見られるようになっている。例えば、最近では新聞紙上に大学改革の動向が掲載されることが多くなっているが、関西の私立大学間での単位互換による学生の手他大学での受講が可能となったり、また早稲田大学と同志社大学との互換協定が発足されたりして大学間の学生移動も、本格的なものとなってきているのである。

社会は、時代と共に推移するものである。既存の行政区のみに固執した地域計画では、こうした時代流とも言える動向に追いつく事は出来なくなっているのである。交通条件の向上と情報化時代の便利さを追及したコンピュータ・ネットワーク（インターネット活用）の急速な普及によって「産・官・学」の連携が、今地域社会の活性化を模索する中で行政と大学の提携を中

核として生涯学習講座を始め、様々な交流促進につながっているのである。広域であるだけに新しい形での効果的な交流推進を第一に、社会資本の一環としてお互いの存在基盤と役割を再考し、社会への貢献の在り方を提示する時期に来ているのである。換言すれば人々の現実生活の空間の利用範囲が情報機器によって一挙に拡大し、地方文化比較や国別各種統計比較、更には世界の芸術・文化・民族・宗教・哲学といった広範囲の好奇心を充たすことが可能となった時代なのであり、また情報伝達による会話を楽しむという知的な行動を生み出している時代なのである。

現在こうした個人の意識変革が、社会変化の内面でかなり大幅に起こっているのである。それ故、人々が数多く集う場所への全国的な人口移動現象が広範囲で見られるのである。話題性があり、興味を喚起する施設が脚光を浴びているのも、こうした動向を背景としたものなのである。戦後50年にわたる東京一極集中の功罪が、21世紀を眼前にした状況の中で論議されるというのも、時代の成せる業であるのかもしれない。中部圏域を取り巻く状況も、港湾整備、環状道路整備、公園緑地、そして空港問題なども地元地域の歴史的過程からの議論に拘泥することは許されなくなっているのである。

例えば21世紀万国博は、1970年の大阪万博の“夢をもう一度”とカルガリーとの候補地争いを巡って、現在愛知県が積極的な誘致活動を行い2005年を目標に瀬戸市内での開催を目指しているが、つい最近まで静岡以東や京都府以西の新聞は国家的プロジェクトでありながら単発にしか記事の掲載をしていなかった。また大阪も2008年開催を目指して、昭和39年の東京オリンピックをもう一度と平成3年以降具体的な誘致活動を展開しているが、こうした記事は中部圏では殆ど目にすることがないのである。

こうした事例は数多くあり、上述のような広域交流圏の観点から大都市間の連携を取り、相乗効果を生み出す努力をしていたならば、もっと大きな夢を多くの国民に伝達することが出来

たはずである。愛知県のことは愛知県で、大阪のことは大阪でという行政の徹底した姿勢は、ビッグ・プロジェクトの前では大きく改めるべきであると思う。県民、市民という呼称は、“日本国民”という人権と義務を保有する人々の居住地域単位での、一般的呼称でしかないのである。地域ブロックが余りに堅固になりすぎたことに対して、そこからの意識的脱却を示唆し、交流と連携の諸効果を創造することが東京の一極集中を是正し、躍動感のある多極分散型の国土の形成を支援しているのが『広域交流圏構想』なのである。その理由は、先の「四全総」を終え、その見直しをした人々が書いたものだからである。

本論の冒頭に「第7次空整」を取り上げたのには、実は一つの読みがあったからである。というのは、この度の空整計画の投資規模を約3兆6千5百億円であり対前計画費14.4%増という大規模なものにした背景には成田闘争が決着したことに関係しているのである。数十年にわたる成田闘争を終焉に導いたのは、余り一般的に知られていないが国と反対者たちの間に“まちづくり委員会”というものがあったからである。これにより双方の主張に歩み寄りが生まれ妥協が成立したという経緯があった。90年に入ってから、空港整備の方向について「成田が終われば関空が予定通り開港する。そうなれば次は中部空港の番になるから、今はあまり騒がない方が良い」という指摘を受けたことがあり、96年現在では、ほぼ予定通り進行しているだけに、空港整備に関してはA.スミスの“見えざる手”の意志を感じている次第である。日本の国土の付加価値を高めるという視点からすると、広域交流圏構想はソフト面からの列島改造論に匹敵するものであると考える。付言しておく、21世紀社会の基本的な方向性と図絵が提示されているものである。

3. 中部空港調査会の動向

1996年設立10周年を迎えた(財)中部空港調査会では、『はばたけ21世紀へ中部新国際空港への

期待』と題する記念論文集を発刊している。ここには47名の空港調査委員会関係者（主に大学関係者）の個人的な見解が紹介されており、10年に亙る委員会の推移と特徴が明らかになっており、調査会を知る上では格好の論文集となっている。

本来ならば、ここで若干でも識者の見解を紹介することが必要であるかもしれないが、これは後に譲るとして、取り敢えず現状認識につい

ての部分のみを考察していくことにする。空港調査会では、これに先立って、より具体的な報告書として「中部国際空港の現状について」（平成7年7月）を上梓しているので、先ずこの報告書を検討していくことにする。はじめに、今日までの主な経緯を報告書の資料から見ておく。

中部空港調査会の10年の歩みについては、上記の年表に止め詳細はここでは省略する。昭和60年12月に財団法人として設立して以来、中部

表 4

主 な 経 緯

昭和60年 1 月	中部新国際空港 建設促進期成同盟会 設立
60年 3 月	中部新国際空港 建設促進議員連盟 設立
60年12月	財団法人 中部空港調査会 設立
平成元年 3 月	候補地の選定……「伊勢湾東部の海上（常滑沖）」 （岐阜・愛知・三重の3県と名古屋市の首長懇談会で合意）
2 年 3 月	中部新国際空港 建設促進協議会 設立 民間によるプロジェクト支援組織
2 年 5 月	「中部新国際空港 基本構想」公表
3 年 4 月	国の調査開始
3 年 6 月	「中部新国際空港 全体像」公表
3 年11月	第6次空港整備五箇年計画 閣議決定 （中部新国際空港…調査実施空港）
4 年11月	陸域での環境調査開始 大気、環境騒音、動・植物、電波障害……
5 年 3 月	海域での環境調査開始 海底地形、地質、潮流、漁業……
5 年 9 月	地象調査の結果を公表
5 年10月	大気整備関連の調整費調査開始 “名古屋圏の高速交通基盤を活用した地域整備計画調査” （H5～6年度2カ年で実施）
5 年12月	実機飛行調査実施 常滑沖約3キロの候補地上空
6 年 4 月	実機飛行調査の結果を公表
6 年10月	常滑沖の海上環境測定局で気象・海象調査を開始 「中部新国際空港に関する環境現況の調査」中間取りまとめ公表
6 年11月	「中部新国際空港 事業化に関する調査状況について」公表
7 年 5 月	「中部新国際空港に関する漁業実態の調査」中間取りまとめ公表
7 年 6 月	航空審議会空港整備小委員会で地域の考え方を説明

空港調査会では「中部地域における航空のあり方とともに、その中心となる空港の整備充実に関する科学的かつ総合的な調査活動を行い、その成果の普及を図り、もって中部地域、さらにはわが国の航空の発展に貢献すること」を目的として、調査活動を行って来ている。

組織形態及び委員会としては、◇顧問・参与・相談役が16名、◇理事・監事が16名、◇評議員が20名となっており、調査については専門委員会（17名）を設置し、その下部に専門部会委員会（15名）を設けている。この部会は空港構想部会、空港立地部会、航空技術部会の3部会に別れている。

調査会の歩みの中で、平成元年3月に3県（岐阜・愛知・三重）1市（名古屋市）の首長懇談会が開かれ、「伊勢湾東部の海上」が候補地と決まったことで、地域構想は具体化し始めたのである。その後調査活動の進展と並行して、基本構想、全体像等が公表され、平成3年11月には第6次空港整備五箇年計画で閣議決定され調査実施空港と位置づけされたのである。当時の運輸省の資料では、「中部新国際空港構想については、将来における航空需要を考慮しつつ、現空港との関係を含めた整備の内容、採算性と費用負担、空域、アクセス等の諸問題について地域の創意工夫を反映しつつ、関係者が連携して総合的な調査を進める」となっており、政府予算に調査費が計上され、国の支援態勢の下で本格的な活動が進展している。

平成4年からは、先ず陸域環境調査が開始され、5年には海域での環境調査及び地域整備関連の調査等が行われているのである。6年には常滑沖での気象・空域・海象・漁業等の調査が行われ、一連の調査結果を矢継ぎ早に公表している。そして平成7年6月に航空審議会空港整備小委員会において、空港計画や事業方式について地元の考え方を説明し、新空港に対する地元の熱い期待を伝えたのである。これによって中部新国際空港の事業化が“第7次空整”の中に位置づけられたのである。しかしながら、意見聴取のやり取りから、次のような地元への重

要な課題が提議されている。

1. 空域の調整
2. 現空港の取り扱い
3. 適切なアクセスの確保
4. 事業推進方策の検討

ここで問題となって来たのが、新空港への一元化問題である。中部新国際空港の未来が見えて来た時、現空港の問題をどのようにするのかということが、俄に喫緊の課題となって浮上して来たのである。新空港を誕生させるための最も重大な課題は、現空港の在り方について、最終的な判断を迫られている事である。

今日までの中部新国際空港計画の推移を概観すると、ここ2～3年の間にかなり現実性を付加してきているように思える。これはやはり関西国際空港が94年9月に開港したことが起因していると考えられる。そして愛知県の新空港に対する姿勢も、次第に主導的な色彩を帯びて来ている。次の表5は、調査費の推移を示すものである。

これを見て分かるように、愛知県は平成5年度に前年度の2倍を超える約12億円を予算化し、以来前年比約20%前後の増加予算を計上している。平成2年度から平成7年度までの3県1市の調査費の累計は104億円強となっており、中部圏域全体の新空港に対する意気込みを表す数値と言える。一方、中部空港調査会が徹頭徹尾中部新国際空港計画を国家プロジェクトに格上げし、また位置づけてもらうために第7次空港整備五箇年計画に対して如何に慎重に取り組んで来たかを示す一覧表があるので、次頁にこれを紹介しておきたい。平成3年度から平成8年度までのスケジュールであるが、その概要は把握することができるものとなっている。

項目別には、空港整備五箇年計画、運輸省、航空審議会の流れを前提基準として、成立可能性検討段階の調査、空港計画案作成に資する調査、環境影響調査等の基本調査を経て、開港に向けてのあらゆる観点からの調査活動を示している。そして各調査結果を関係諸機関へ公表し、中部地区に初めての本格的な国際的ハブ空港建

表 5 調査費の推移

単位：百万円

実施主体	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	累計
国・運輸省	—	10	70	150	220	250	700
調 査 会	S60～H 2 659	271	496	1,186	866	979	4,457
岐 阜 県	10	10	20	33	36	8	117
愛 知 県	13	108	525	1,190	1,465	1,692	4,993
三 重 県	—	15	42	85	63	64	269
名古屋市	—	13	35	54	53	51	206
合 計	682	427	1,188	2,645	2,578	2,936	10,459

設への実行計画を推進しているのである。

表 6 で注目される場所は、平成 6 年度から“地元の考え方”に対する調査活動のウエイトが高まっていることである。ここで改めて、中部新国際空港計画の論点を明確にしてい

に必要性についての中部空港調査会の見解を見ておくことにする。

ここでの必要性を充たすための空港像としては 2 項目に分けている。

表 6 第 7 次空港整備五箇年計画に向けてのスケジュール

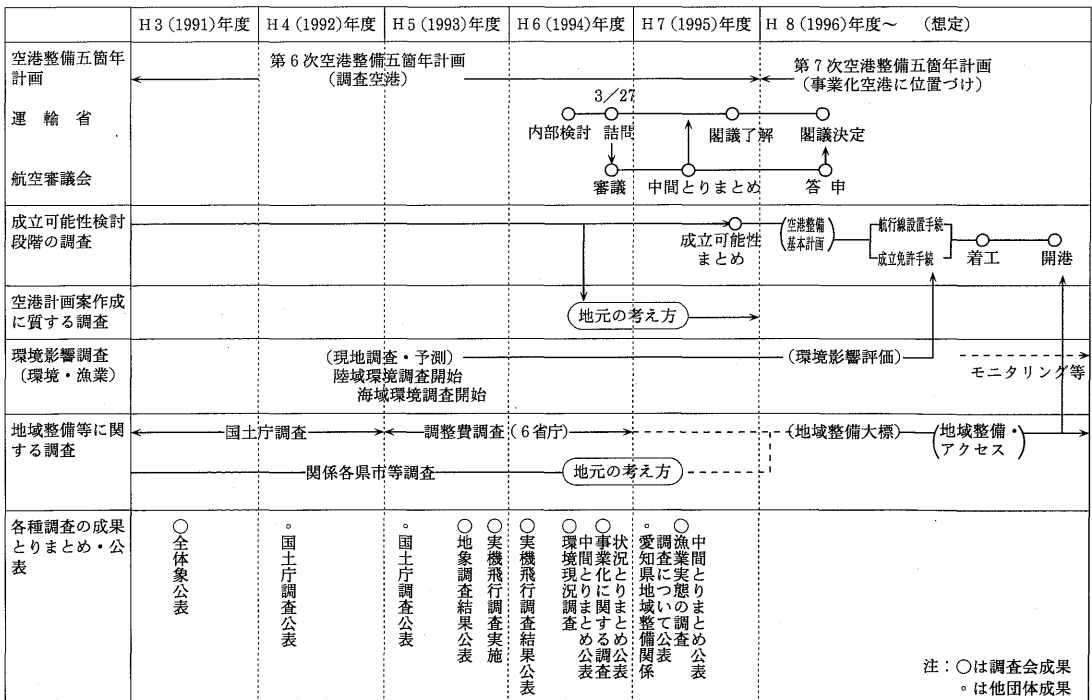


表 7

日本で新しく国際空港を整備する必要	
①国際交流の時代の到来	地方を含めた国際交流の活性化がもたらす国際航空需要は今後も引き続き増大する
②ゲートウェイ機能を持つ新しい国際空港整備の必要性	成田空港・関西空港の処理能力は、21世紀初頭には限界に達する
③多極的分散型国土形成に資する国際交流拠点となる空港の必要性	21世紀初頭には新たな拠点空港を全国に複数配置することが必要である
中部地域に新しく国際空港を整備する必要	
①わが国の中央部に位置する中部地域	成田・関西と連携しうる交通の要衝たる中部の地理的優位性
②国際的に大きな役割を果たす中部地域	十分な社会規模、経済規模、文化資源を持つ中部地域が国際的に果たす役割は大きい
③中部の将来から見た必要性	21世紀初頭には現名古屋空港の機能の限界がくる
中部に新しく国際空港を整備することの合理性	
①ゲートウェイ空港としての基盤	需要の増加を背景に名古屋空港の国際、国内路線網はますます充実しつつある
②熟度の高い中部新国際空港プロジェクト	建設候補地がすでに合意され、国と地域が連携した調査も進呈している
③立地条件にすぐれた建設候補地	強固な支持地盤をもち、風向が年間を通じて概ね一定であることが確認されている
④国民経済的にもとて収益性の高いプロジェクト	旅客の便益に関する費用効果分析の結果 内部収益率が約9%
⑤経済効果の大きいプロジェクト	全国に及ぼす生産効果 建設中—約2兆円 開港後—毎年約5兆円

新空港の機能と性格……

- ①アクセスに優れた都市型空港、
- ②国内外の主要都市と直結する拠点空港、
- ③陸・海・空が一体化された総合的な物流拠点空港、
- ④情報と交流の拠点となる空港

中部新国際空港の具備すべき条件……

- ①ひとを大切にし、環境に調和する空港、
- ②24時間供用可能な国際空港、
- ③経済性に優れた空港、
- ④将来に夢を拡げる空港、
- ⑤地域の開発可能性を引き出す空港

目指す方向は、理念的な観点からはこれに集

約されていると考えられる。そして、次に掲載するのが開港を前提とした中部新国際空港に関する地域としての基本的な考え方である。位置は、名古屋の南約30kmの常滑沖2～3kmの海上である。ここは第三紀層からなる海食台状地であり、調査結果では地盤的としては強固で、また海上空港という形態から24時間型の空港となっても騒音等の住環境に及ぼす影響が少ないという特性をもっている。資料として2005年を目標とした、新空港の“基本的な考え方”を検討してみることにする。

この中で、平成2年と平成3年に公表された基本構想及び全体像と若干異なっているところ

表 8

項 目	基 本 的 な 考 え 方
開 港 目 標	○ 7次空整での着工の位置付けを得て、平成17年（2005年）開港を目標に、諸準備を進める。
位 置	○ 滑走路の中心を成立可能性調査における設置可能範囲（別図）に置くことを前提とし、今後、諸調査の結果、関係者の意向等を踏まえ、具体的な位置について検討を進める。
規 模	○ 全体構想を年頭に置きながら、需要等に対応した段階的な整備を進める。 （全体構想） 滑走路：2本（4,000m、クロスパラレル） 面 積：年間離着陸回数20万回への対応が可能な規模 （開 港） 滑走路：1本（3,500m） 面 積：約500ha ○ 将来の拡張に適切に対応できるよう、当初から先行的に拡張用護岸を建設することについて検討を進める。
建設費及び事業費	○ 建設費 概ね 7,000億円程度（開港時） 事業費 概ね 8,000億円程度（開港時）（平成6年価格）
事業方式	○ 事業方式については関西国際空港の一体経営型の前例があるが、新しい有力な方式の一つとして、「空港事業主体が必要とする用地を地域が造成し、譲渡する方式」について、種々の課題を解決することを前提に検討を進める。 ○ 空港事業主体については、引き続き検討を進める。
事業採算性及び地元負担	○ 経済性に優れ、競争力のある空港を目指す。 ○ 採算性については、「単年度黒字10年以上、累積損失解消15年以内、債務完済30年以内」の確保を目指す。 ○ 新空港は地域の活性化、発展に不可欠な事業であることから、地域としても、事業採算性を確保するため、建設費の削減方策、増収方策等の具体化に努力するとともに、関西国際空港第1期事業における負担割合を超えるケースについても検討を進める。
関連アクセス・地域整備等	○ 新空港に関連するアクセス整備及び地域整備については、空港計画の進展に合わせ具体的な検討を進め、すみやかに整備計画を策定する。 ○ 特に、根幹となる道路、鉄道及び海上アクセスは開港までに整備するため、諸準備を進める。 ○ 名古屋空港の取扱いについては、新空港の乗継ぎの利便性や採算性を確保する観点を踏まえるとともに、現空港の地元関係者の意向等も聴きながら、引き続き検討する。

出典：平成7年5月17日開催の「中部新国際空港建設促進期成同盟会」総会資料などより。

は、開港時が2000～2005年となっていたのが、上記では2005年と時期を特定していること。第一期計画は、4000m滑走路一本（空港本体のみで約600ha）となっていたのが、滑走路一本が3500m（当初計画の87.5%）で面積も約500ha（83.3%）と縮小していることである。建設費及び事業費については、景気動向もありコスト

としては若干増大させているが、これは当然の措置であると思われる。

こうした計画の根拠となった需要予測については、以下に本論の展開上中部空港調査会と第7次空整(中間とりまとめ)及び名古屋空港の数値を対比しておくことにする。

表 9

		国際線旅客	国際線貨物	国内線旅客	国内線貨物
A. B. C. D. E.	空港調査会				
	1994年	3,183,439人	103,054t	5,047,463人	137,422t
	2005年	710～880万人	55～65万t	580～600万人	15～16万t
	2025年	1,300～1,700万人	110～150万t	710～740万人	18～20万t
	2005 / 1994	2.78倍	6.3倍	1.19倍	1.16倍
	2025 / 1994	5.34倍	14.6倍	1.47倍	1.45倍
F. G.	第7次空整				
	1994年	3,886万人	1,997千t	7,455万人	746千t
	2005年	6,440万人	3,050千t	10,420万人	1,080千t
H.	1994年の数値比較				
	A/F	8.2%	5.2%	6.8%	18.4%
I.	2005年の数値比較				
	B/G	13.7%	21.3%	5.8%	14.8%
		(DEHIの比率は最大値を用いて計算した)			

この表からは興味ある指摘が可能かもしれない。例えばAの数値は現名古屋空港の94年の実績値であるが、これとBすなわち2005年予測の比率をみるとDのようになる。名古屋空港での上記4項目毎の、ここ10年間の伸び率を前提にシミュレーションをしても、今後10年間に国内線はともかく国際線の旅客及び貨物の大幅な増加は難しいと考えられる。唯、2005年以降の数値は新空港の開港を前提としたものだけに、何らかの要因によって期待値が達成できるかもしれないが、万博後では困難なのではないだろうか。HとIの項目に注目すると、国際線旅客数の全体に占める比率は、名古屋空港の94年の実績値で換算すると8.2%であるが、これが2005年即ち中部新国際空港開港時には更に5.5%増え、13.7%を占めることになっている。それに対比して、国内線旅客数の伸びは、6.8%から5.8%と減少する予測値を計上している。これは何を意味するのだろうか。この1%の減少の意味は大きいのではないだろうか。成る程、前節で考察したように2005年の段階では、四全総の総合的見直しに沿って日本全国の高規格道路の

整備率は10,000Kmに及ぶネットワークを形成するものとなっているかもしれない。新幹線と高速道路を利用することによる広域内陸交通の利便性も、高速のリニア新幹線や第二東名・名神、その他の国土軸に沿った計画路線が正式に発表され、現在よりも一層時間短縮されることによって高まると思う。しかしながら、空港を欧米の人々のように、もっと“身近な交通手段”として利用することが、空港本来の在り方ではないのだろうか。

そのように考えているだけに、国内線旅客数が減少するということを前提にしていることについては、全体で1.4倍の伸びを予測しているだけに注目しておきたい。地域社会の生活者の利便性が、今以上に向上してこそ世界中の人々を受け入れるための“器”としての空港の重要性が理解されるのではないだろうか。後にも言及するが、空港は世界中の人々に日本の第一印象を与えてしまう入り口なのである。この基本的な認識が忘れられているのではないのだろうか。少し古くなるが、名古屋空港の現状についての統計表があるので掲載してきたい。

表10 名古屋空港の現状

1993（平成5）年現在の名古屋空港の国内での順位は、国際航空の乗降客数、国際航空貨物取扱量とも3位、国内航空の乗降客数では7位、国内航空貨物取扱量では6位となっている。

順 位	国際航空の乗降客数	国際航空貨物取扱量	国内航空の乗降客数	国内航空貨物取扱量
1	新東京国際空港 21,097千人	新東京国際空港 1,390千トン	東京国際空港 40,760千人	東京国際空港 446千トン
2	大阪国際空港 5,288千人	大阪国際空港 250千トン	大阪国際空港 18,029千人	新千歳空港 210千トン
3	名古屋空港 2,935千人	名古屋空港 82千トン	新千歳空港 14,309千人	大阪国際空港 199千トン
4	福岡空港 1,924千人	福岡空港 45千トン	福岡空港 11,962千人	福岡空港 149千トン
5	東京国際空港 802千人	東京国際空港 25千トン	那覇空港 8,235千人	那覇空港 127千トン
6	那覇空港 444千人	那覇空港 4千トン	鹿児島空港 5,247千人	名古屋空港 32千トン
7	新千歳空港 278千人	新千歳空港 3千トン	名古屋空港 4,934千人	鹿児島空港 27千トン

出所：『数字でみる航空』（運輸省）より）

上記に概観したように、中部新国際空港実現に向けての胎動は96年現在、事業化に向けて新たな段階に入っている。7次空整の“中間とりまとめ”の指摘にあるように「関係者が連携してその事業の推進を図る」ことが今後の課題となっている。これは成田及び関西空港とは異なった新しい形の空港整備が求められているだけに、地元・周辺地域としても、どのように対応していくかが議論の中核に据えなければならない時期を迎えているのである。

事業で大切なことは、推進母体が情熱を持って望み、計画・立案・調整・実行過程で課題と直面する度に、情熱が生み出した基本理念を含め、思案を深くしながら情勢に流される事なく、関係者をまとめ、その効率を高め、そして方向性を絶えず明示していくという“リーダーシップ”が何よりも求められるのである。勿論リーダーシップには、責任と権限がその基本にあり、それ故にこそ意思決定機能が組織管理の

中枢となるのである。私見を述べておくと、今後事業推進の中心となるところは愛知県であると思う。国との調整、を図りながら同時に地元との対話を推進してオーソリティ機能を発揮出来るのは、愛知県が最適であると思う。

公刊されている各種の空港関連資料を見る限り、“準備段階”は終わったと認識すべきである。次なる行動は、新たなステップに向けて“事業主体”を今一度明確にし、ビッグ・プロジェクトを推進していく必要がある。中部新国際空港は、ターミナルなどの上物と、用地埋め立ての下物を別々の事業体で行うという上下分離方式が提案されている。空港整備に国が100%資金援助する時代ではなくなっている。諸外国の空港事情を検討すれば、我が国の空港整備事業も、国と地域が協力して空港を整備する時代であることは当然の社会認識かもしれない。資金調達に関して地元負担が大きな問題になっているが、国を代表する空港が、“自分たちの

居住する地域に出来る”という巨大な誘引効果を長期的展望に立って考慮すれば、当該時期の応分の負担は将来黒字として還流してくることは疑いのないことである。

一国における空港の価値というものは、諸外国の事例で明らかなように港湾機能と近接連携し、周辺諸都市との交通アクセスの利用効率が高ければ、巨大な物流集積を創出し、それがそのまま国際的なハブ空港へとなっているのである。今日、日本も経済的な観点からすれば世界の主要都市であり、また急成長してきたアジアの拠点都市である。戦後50年を回顧し、今一度来し方と次世代のための行く末を考えれば、国際的に通用する空港の整備は、確かに日本の“夢”の実現であったはずである。当面の空港問題もこうした観点から、冷静に考える必要があると思う。計画推進の公表に際して、何か主体が不明確に思えたり、環境面や地元対策、そして名古屋空港との将来展望での食い違いによる軋轢だけが極端に浮き立っていると思える現状は、実現のためだけの論理が強すぎる点に課題があると考えられる。何のために誰のためというのは、この場合、究極的には日本のために、日本国民のためにということを前提にしたものでなければならないのである。

4. 地元の課題と展望

前節で検討を試みたように中部新国際空港に関する関係諸機関の動向は、現在官民の一体的な連携の下に推進されている。名古屋空港を中心として発展して来た地元としては、国家的な空港整備計画だけに徒に反対は出来ず、さりとて新空港実現のために名古屋空港の国際線及び国内線の航空機能をすべて移転・委譲することにも賛成はしかねるとするのが本音のところであると考えられる。新空港への一元化問題が浮上した最大の理由は、名古屋空港のキャパシティが内陸部の空港だけに、将来的な需要拡大に適合することが出来ないと判断されたことと、現状での年間旅客数では新空港に国際線と国内線の両方を移転しても、規模の経済の観

点から潜在的利用者を増加させなければ新空港そのものの採算割れが生じると考えられているからである。

地元にとって、この度の空港問題は周辺市町村と同じくまちの生命線に関わることにだけに、中部新国際空港が実現化に向けて進展すればするほど、開港までの期間を逆算した対応策を考案しなければならないのである。しかも、これは従来取り続けて来た都市計画の手法を止め、全く新しい手法の下に作り替えなければ急激な都市活力の減退を招いてしまうのである。半永久的な空港として認識していたものが、企業社会と同じく新旧交代を迫られているという現実には直面しているのである。それだけに、戸惑いは大きく地元地域でなければ理解出来ないような“意識の古層”といったものがあるように思われる。事実関係は十分知っているものの、やはり名古屋空港であり、自衛隊小牧基地でもあるという意識を拭い去ることが出来ず、現実的に余程の政治決着を見ない限り納得することは出来ないと考えられる。言うまでもなく、地元の現状は空港及び関連事業所と切り離しては都市機能が成り立たない“まちづくり”がなされて来ているからである。こうした現状を先ず基本認識として、地元の空港問題に対する課題とその適応方法について考察してゆくことにする。

本来ならば、名古屋空港の歴史的な歩みや地元の市勢について論究しておくことが必要なのかもしれないが、ここでは論旨に添って空港問題への対応策に焦点を絞って考察する。但し、必要と思われる資料については巻末に添付しておくことにする。

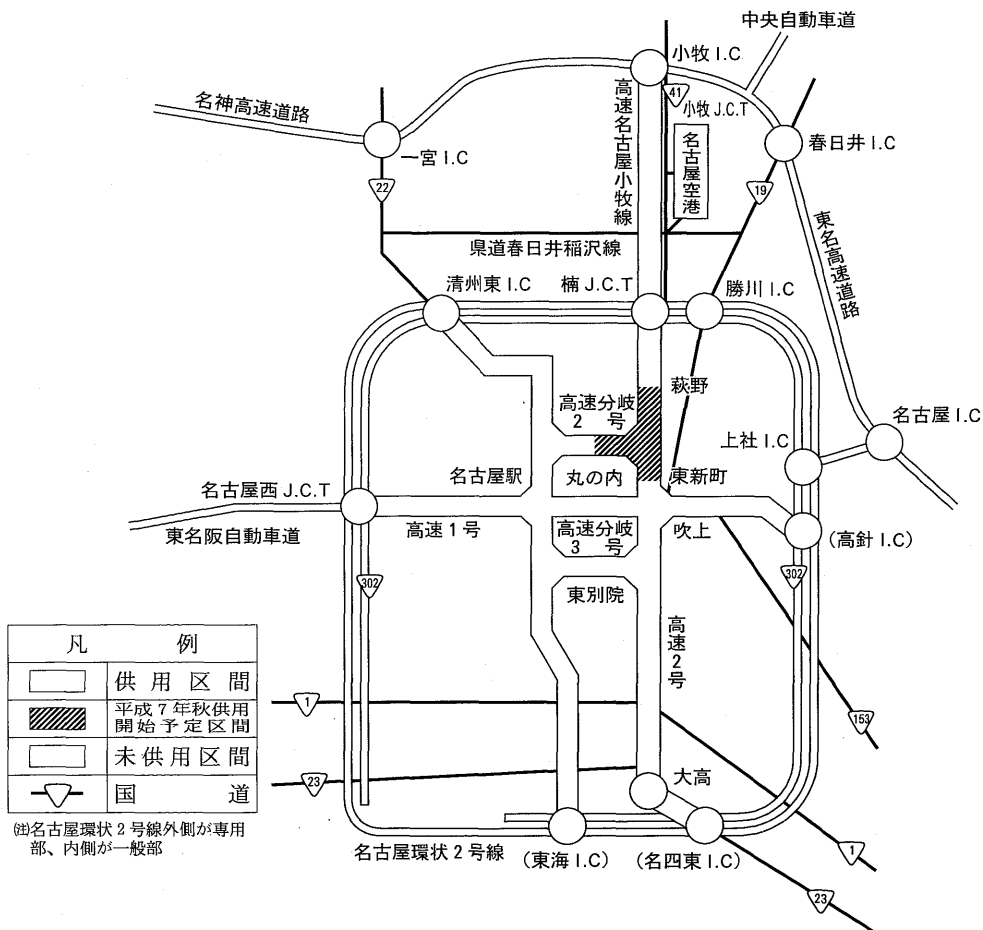
空港問題を検討していくための端緒として、先ず少し時代が溯るが一つ的话题を紹介しておきたい。中部圏域に国際空港建設構想が最初に提案されたのは、1966年（昭和41年）のことであった。そしてこの構想は、1970年2月28日中部経済連合会が打ち出したものである。これは70年代の航空業界はSST（超音速輸送機）の到来を見込み、大量高速輸送時代の交通革命に対応する方策として提案されたものである。唯、

この構想は、「三河湾国際貨物空港」(井上五郎会長)を意図したものであって、その中心拠点を伊勢湾周辺に設けようという目的をもっていた。候補地としては、①伊良湖沖、②天伯原(豊橋市南部)、③常滑沖、④一色町沖の4カ所で、基礎調査の結果、一色町沖を最有力候補に決定した。

この規模は大きく、当時の試案によると、2,500万㎡を埋め立て、倉庫を始め各種施設を集約した60万㎡のターミナルビルを建設し、幅60m、4,000m級の滑走路4本と同クラスの横風用滑走路2本を具備することになっていた。総面積をみると成田空港の約2.5倍、名古屋空港の約8倍にも及ぶ巨大なものであり、実現していれば、一挙に時代を先取りした計画であった。その後紆余曲折があり、結局この構想は挫折したのであるが、こうした構想が四半世紀前にあったことは記憶しておいても良いのではないかと思われる。注目しておきたいのは、当時の試算では1985年(昭和60年)には、国際航空貨物を輸出入で315万トンになるとしていたことである。この数値は第7次空整の2005年の予測値より10万トン多いのである。26年前の状況では、それだけの需要予測を打ち立てるだけの要因があったのかもしれない。シミュレーションの妥当性はともかく、数値だけから見ると、現状では20年遅れてこの数値を達成することになるわけである。

ば、一挙に時代を先取りした計画であった。その後紆余曲折があり、結局この構想は挫折したのであるが、こうした構想が四半世紀前にあったことは記憶しておいても良いのではないかと思われる。注目しておきたいのは、当時の試算では1985年(昭和60年)には、国際航空貨物を輸出入で315万トンになるとしていたことである。この数値は第7次空整の2005年の予測値より10万トン多いのである。26年前の状況では、それだけの需要予測を打ち立てるだけの要因があったのかもしれない。シミュレーションの妥当性はともかく、数値だけから見ると、現状では20年遅れてこの数値を達成することになるわけである。

表11 名古屋空港関連道路整備計画概要図

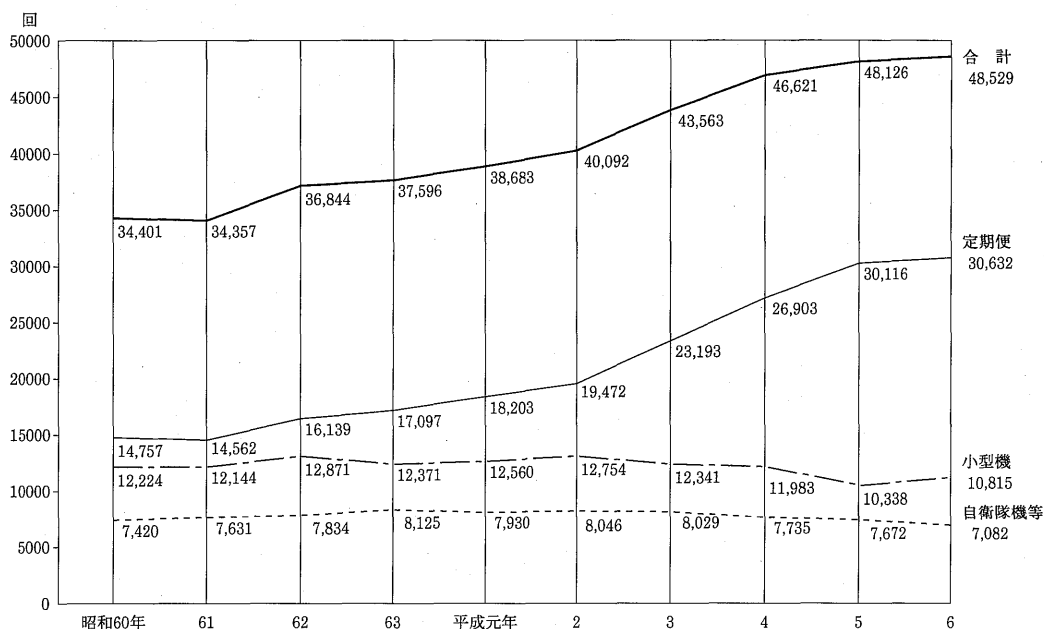


さて、本論に返り、名古屋空港の整備についての経緯と取り組み状況を見ておく。平成5年8月に「名古屋空港ターミナル地域整備基本計画」として正式決定されたことによって、空港域の拡張工事が平成10年4月1日の供用開始予

定に向けて推進されている。それに並行するように空港アクセス道路の整備も進展している。表11がその概要図である。

次の表12は、名古屋空港の使用形態別着陸回数の推移を示したものである。

表12 名古屋空港の使用形態別着陸回数の推移



『NAGOYA空港ハンドブック1995』によると、昭和53年から平成6年までの推移を示した一覧表が表12の下に付記してある。上記の表にない昭和60年までの各項目毎の推移を見ると、民間機の中で定期便は順調に伸びているが、小型機ではこの間の年平均は12,763回あった。また自衛隊機は、昭和53年には、9,217回あり、54年8,265回、55年8,149回となっていた。こうした数値をどのように読み切るかが、今後各方面で論議の的の一つになると考えられる。というのは、右肩上がり図表にあまりにも慣らされてしまったものの目からすると、この方向こそが正常な方向と無意識の内に考えてしまっているからである。小型機及び自衛隊機の減少傾向が、定期便の伸び率とどのように相関していくのかという点が、今後の名古屋空港の性格を決定する因

子となると考えられるからである。

資料として注目しておきたいものは、次の表13の名古屋空港品目別貨物通関額の推移表である。

輸出部門の中で注目すべき品目は、平成5年から繊維及び同製品、非金属及び同製品、そして機械機器の大幅な増加である。輸入品目では同時期から化学工業製品と機械機器、そして織物用繊維及びくずと食料品が急速に伸びていることが分かる。重要な点は、これらの品目の輸入量が輸出量を上回って来ていることである。こうした傾向は、平成不況と言われる現状での景気低迷に伴う産業空洞化の現れとして捉えられるかもしれない。これは中部地域の特徴とも言うべき工業製品即ち機械機器分野において、輸入増の拡大がより一層国際的な価格競争を激

表13 名古屋空港品目別貨物通関額の推移

(輸 出) (単位：千円、%)

品 目 \ 年 次	平成2年	3 年	4 年	5 年	6 年	前年比	構成比
食 料 品	144,894	166,936	253,303	211,871	183,226	86.5	0.2
繊維及び同製品	5,857	34,383	93,714	161,693	323,629	200.2	0.4
化学工業生産品	205,758	638,570	239,884	448,084	329,015	73.4	0.4
非金属鉱物製品	1,271,823	1,545,898	1,265,995	1,146,647	1,652,423	144.1	2.0
金属及び同製品	794,029	1,092,198	1,021,517	1,484,266	1,620,190	109.2	1.9
機 械 機 器	25,056,278	25,975,688	31,886,761	39,895,695	75,512,854	189.3	90.4
そ の 他	438,735	655,770	889,405	1,767,007	3,934,558	222.7	4.7
合 計	27,917,374	30,109,443	35,650,579	45,115,263	83,555,895	185.2	100.0
(全国航空貨物比)	(0.417)	(0.430)	(0.523)	(0.631)	(0.994)		

(輸 入) (単位：千円、%)

品 目 \ 年 次	平成2年	3 年	4 年	5 年	6 年	前年比	構成比
食 料 品	5,698,062	7,165,612	8,922,869	9,718,477	14,858,010	152.9	8.2
機械用繊維及びくず	33,889	41,285	63,866	162,157	308,930	190.5	0.2
原 材 料 (その他)	1,162,632	1,441,253	1,439,574	1,384,784	1,891,595	136.5	1.0
鉱 物 性 燃 料	9,851	12,852	35,689	28,416	72,296	254.4	0.0
化学工業生産品	1,680,918	2,233,654	2,916,519	11,258,924	15,833,426	140.6	8.7
機 械 機 器	14,016,593	16,495,215	28,438,981	49,619,445	79,696,203	160.6	43.9
そ の 他	58,498,645	35,214,493	40,026,867	55,086,388	68,839,143	125.0	37.9
合 計	81,100,590	62,604,364	81,844,365	127,258,591	181,499,603	142.6	100.0
(全国航空貨物比)	(1.047)	(0.910)	(1.317)	(2.133)	(2.650)		

(大蔵省貿易統計)

化させることになり、更に空洞化現象を深化させることになるのかもしれない。

となれば、中部圏域での工業特性は永続的なものでなくなる可能性も出てくるわけである。名古屋空港の利便性を前提に物流拠点整備をして来た企業各社にとっても、今後自社製品の優秀性を一層高めると共に、国際的な競争価格市場での生き残りを賭けた製造システムを確立しなければならないのである。物流コストの見直し、現状での主要な経営戦略として脚光を浴びているように思えるが、空輸貨物と陸送チャネルの体系化とその整備については、数々の規制をクリアしなければ実現が難しいとされて

いる。空港と港湾の貨物を、如何に効率的に目的地まで運ぶかということにも、全国的な広域での交通体系の整備・連携なくしては、ハブ空港、ハブ・ポートの持つ現実的及び潜在的経済力を拡大することは出来ないのである。

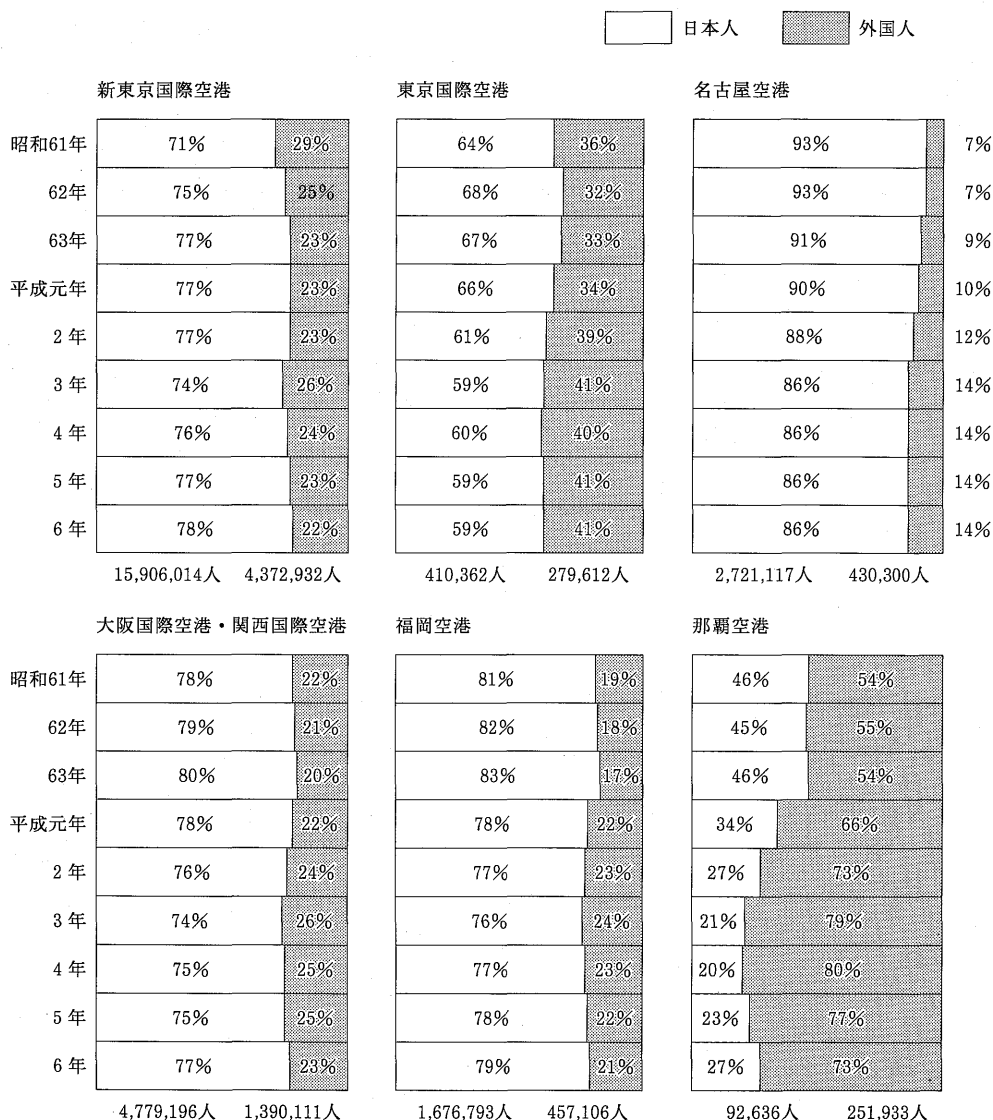
空港は、我が国の交通体系の一環として認識すべきものである。前節までに紹介し、また検討を加えた政府刊行物及び関連資料などの意図しているところは実にこの点である。総合的な観点からの日本の陸・海・空域のネットワーク化こそが、アジアの時代と言われる中での日本の21世紀戦略なのである。それだけに、近未来の交通体系の整備計画と言うのも、従来のよう

な単発的な事業計画ではなく、“複合的な波及効果”を前提とした推進計画であることを知る必要があるのである。日本の地理的特性を生かすために全国を見据えた動向の一つとして認識し、地域としても国家的観点からの適合を考え

なければならない時代に突入しているのである。換言すれば、“日本の再活性化”の重要な拠点整備として、今回の新空港の開港が画策されているのである。

次の表14は、主要空港の国際線旅客の日本人、

表14 主要空港の国際線旅客の日本人、外国人比率の推移



法務省出入国管理統計年報調べ

(注) 大阪国際空港・関西国際空港は、平成5年までは大阪国際空港の比率、平成6年は大阪国際空港と関西国際空港を合算した比率。

外国人比率の推移を示したものである。これを見ると、名古屋空港の実態と潜在力が理解されらると思う。

この図を見る限り、主要空港の中での日本人の占める比率は全体的に変動があまり見られず、名古屋空港の場合は90年代に入ってから86%という高水準を維持していることが分かる。特徴的なのは、外国人比率が他の空港と比較して最も低い数値であるということである。この場合、14%で推移しているということが問題なのである。東京国際空港は首都圏にあるということで41%という水準を維持し、日本人vs外国人比率は6:4とほぼ理想的な状況になっている。その他の空港は、那覇空港を除けば外国人比率が2割強となっている。年度別に見ていくと若干の減少はあるものの、これだけの水準を維持しているのである。名古屋空港の将来を、こうした統計数値を一つの根拠として見ると地域性の高い空港であるということが出来ると思われる。換言すれば国際性の観点からは、その伸び率が低い空港ということになるわけである。

問題は、こうした数値が現状での発着便数によるものか、または施設・設備によるものか、それとも中部圏域という地域性によるものかということである。中部新国際空港の将来も名古屋空港の特性を十分審議し、知り尽くさなければ日本の第一種空港としての水準を達成することは難しいと考える。

ここで少し視点を変えて、この背景を探ってみることにする。一般的に、「名古屋は良いところです」「住みやすいところです」ということを、他県から来た人はよく口にする。しかし、こうした言葉の裏側には、自分の生活（家庭生活）を前提にしたものである場合が多いと思われる。名古屋商人史を繙くまでもないが、堅実さと手堅さを第一に商いをしていた歴史的な伝統が、一般に膾炙される“名古屋人氣質”の形成に大きく作用して来たことは事実であると考えられる。それが工業という原材料の加工・組み立て・製造・販売を一環とする企業経営を成功させてきた本源的な企業人資質を開花させて

来たことも、現状の大企業史を見る限りにおいて“創業者精神”の実践として現れている。具体的には、組織の内部管理の徹底と企業行動の拡大の際に、東京や大阪の企業とは若干異なる手法と意思決定を行っているのである。これは“てがたい経営”と評価される場合もあるが、一般的には、“時代の潮流に第一番では乗ろうとせず、思い切ったことが出来ない”というあまり有り難くない評価となっているように思える。

とはいえ、戦後50年を経た名古屋圏では大きな“人の流れ”が起こっており、現状では、この“名古屋人氣質”というものを全く気にせず生活している世代層の人々が増加しているのである。県単位、行政単位で見られるテリトリー意識の解説者及び具現者といった人間類型は、“脱名古屋人”（名古屋を自分の生活の場としているだけで、例えば文化、芸術といったジャンルの探求の視点と行動は、日本すら超えている）人たちの前では、今や少数派というものでしかないのである。

ここで文化論を展開することは避けるが21世紀を考察する場合、国際化と高齢化社会を前提とした情報化時代を予定しなければ、大方の議論は砂上の楼閣になってしまうのである。戦後復興を乗り越えた日本が、世界一の高齢化社会を50年間にわたる経済大国作りの結果迎えた未来社会が、1億2千万人を越える人口を擁する国家となったのである。敗戦当時、約6千万の人口だった日本が、国民総生産でも世界有数の国家となったという豊かな現実を想起し、また認識すべきなのである。“右肩上がり”の経済社会を当然のこととして予定し計画し、そして戦略を立て戦術を駆使した時代は世紀末を迎えて大幅な修正を求められているのである。景気の後退も、こうした転換期に差ししかかったことの現れとみることも出来るわけである。

これからは、否応もなく“右肩下がり”の経済を覚悟しなければならない時代である。ただ、これは短絡的な景気後退を是認した社会を意味するのではなく、“生活力”に根差した質的な

社会を実現するものでなくてはならないのである。自然を破壊するほどの無駄を前提とした似非文化社会とは、完全に切り離す社会創造でなくてはならないのである。

好ましくない方向にあることを知りながら、依然として高賃金、高コスト体制を一国の指針として取り続けていくことは、益々日本の財政を悪化させ税制改革すらも議論倒れに終始して実行しえない国家になってしまうのである。一国の経済が目指すものは、“国民経済”であって“国家経済”ではないのである。一国の国民が豊かさを求めるのは、確かに経済主体である企業の発展が前提となって家計が経常的な消費をなし得るのである。政府の経済主体としての義務は、企業社会における“競争と信用”という二大特性を育てることであって、究極的には国民生活の安寧と福祉を支えることである。繁栄国家というものに過大の期待と愛着を持つことは、ゼロ・サム経済と言われる世界の現状では、むしろ世界から孤立する道を選択することになる危険性をもつのである。

1985年、日本が世界一の債権国になったということが明るみに出て以来、国際的な生活指数（購買力平価）を無視して経済ゲームを繰り返した反動が、一つには住専の問題であり、金融業界でのバブル崩壊であったのである。前節で取り上げた『広域交流圏構想』の執筆者たちは、冷静に戦後50年を回顧し、21世紀を眼前に迎えて世界の中の日本の役割と期待、そしてそのための“くにつくり”の処方箋を提案しているのである。これは本論では紹介出来なかったが、『新しくにつくり論 縄文から平成まで』（1994年）を参照されたい。縄文時代から平成までという超ロングスパンで国土軸の形成過程を捉えた画期的な国土形成論なのである。

迂遠な思いを抱かれるかもしれないが、今回の空港問題を考えるためにはこうした観点を前提にした論議を展開する必要があると考える故に、敢えて節を替え視点を変えて重複を恐れずこうした社会観共言うべき視点を展開しているのである。「何のために」という問いの持つ意

味は、実に大きな背景と展望を保持しているのである。

地元地域の課題と展望を明確にするために考察を始めた次第であるが、最後にまとめ論を展開して終わることにしたい。上記によって、今日までの中部新国際空港に関する各主体間の動向と、その背景にあると思われる“くにつくり”の基本的理念は一応理解できたと思われる。先ず名古屋空港問題については、国家的な事業であるということを認識することから始める必要がある。前節でも述べたように、新空港建設に至るまでには一つづつ解決していかなばならない課題がある。空港都市が空港を持たない都市になってしまうことは、地方都市として大打撃を被ることになることは明白なことである。しかしながら中部新国際空港建設に際しては、地元の経済力が崩壊することも止むなしという強迫的な推進状況ではないことも事実である。地元としては、空港がもたらしてきた経済的及び財政的效果に対応する実績及び成果を保証するのが代替案として提出されれば、都市計画の有り様を考案する時間は約束されるものとなる。空港一元化が中部圏域での国際空港の必要十分条件であるならば、敢えてそれに反対することは、結果が変わる性格の大構想であるならば方法もあるかもしれないが、もしそうでなければ地元に広域的な周辺都市住民の賛同が得られる独自案を提出することが、まちの起死回生を約束するものとなるのではないか。

まちを一度、何もなかった昔に戻すということは、考えようによれば巨大な実験である。地元地域を取り巻く環境は、20年前を思い起してみれば格段の整備が成されつつあることは誰もが気がつくことである。内陸交通の要としての地理的特性は、確かに空港が基点であることによると思われるが、あれだけの広大な土地面積を占める地域の付加価値は、例えば民間空港部門がすべて移転されたとしても、消滅するものではないと考える。極論を敢えて言うならば、一度“さら地”にして、ヒト・モノ・情報の受発信源となるような施設・機能を考案していけば、

空港に替わる賑わいを演出することが出来るのではないだろうか。

本来ならば何かプランを提出すべきなのかもしれないが、先ずもって現状維持を堅持すべきか、それとも新規事業を考案していくべきかの選択を余儀なくされているのである。言うまでもないが、本論はその境界に立つ視点から今回の問題を模索することを主目的としており、出来る限り客観的に見た試論を展開している次第である。それ故、努めて巨視的な観点から問題を考察しているのである。

考慮すべきポイントの一つは、21世紀に高音速の大型ジェット機が航空産業の主流となっていくのであれば、空港周辺の住環境の面から騒音による影響が再度第一の課題になることが予想される。そして改めて生活権の問題が浮上し、この対応は地方行政の守備範囲を超えてしまうことになり、その上国際競争に適合していくためには輸出入の一層の増大を図らねばならず、世界中に開かれた24時間型空港へと展開していかなければならなくなって、いよいよ規模的な制約と許容量の限界が明確になって来ることが予想されることになる。名古屋空港の地理的特性の価値が、21世紀に向けて問われているのである。

今一つは、自衛隊基地の問題である。これは現状での報道と関係資料を見る限り、存続が前提であると考えられる。より端的に言えば、基地機能は動かないということである。名古屋空港周辺の2市1町では、空港一元化に対して予測される経済効果（減少分）を算定し数値を計上しているが、自衛隊問題だけは別格に置いているようである。中には、極論として「自衛隊基地も移転すれば、一元化に応じても良い」という意見もあるが、これは一国の憲法上の問題と日米安保という協定上の問題を包含しているだけに、運輸行政の主管を超えるものであるだけに、軽々には触れる事が出来ないと思われる。

とすれば地元の経済団体として取るべき方策は、客観情勢を考慮して大別すると以下の3点に集約出来るかもしれない。

1. 現状での一元化方向の中で、それを前提とした移転保証の問題の検討
2. 国際線は大阪空港のように移転しても、国内線を残した場合の経済性の検討
3. 思い切って自衛隊のみが残る場合の、跡地の事業計画策定の検討

実際には、様々なケースが考えられるが経済企業団体としての自負を実現したいのならば、これはメーカーの国際化社会での先例を見るならば、生産拠点の海外進出に類似するものであり、それだけの決断をしなければ本業が維持できない状況での決断と同列にある。それ故、大局的な経営努力を推進していくべきなのではないだろうか。

時代の潮流に敏感であるというのが、経済人の第一の資質であると思う。経済には景気動向があり、この波は長期もあれば中・短期もある。各産業が不均等発展をもたらすことによって、技術が移転し、研究開発が推進されているのである。産業企業全体が成長したり下降状況になる国家経済は、自由貿易主義の下で資本主義経済社会では本当はあってはならないことである。「風吹けば、桶屋が儲かる」の例ではないが、直接関係のない業種があることを契機として波及効果を生み出していくというのが、“生き物としての経済”なのである。

実態経済というのは、絶えず変化する物である。統制経済社会ならいざ知らず、日本は自由主義経済社会であり、戦後50年を費やして国際社会のトップに躍り出た社会である。それを支えて来たのが、資源少国の弱点を加工・組立技術の見事さで強味に代えた工業社会の発展であり、国際化傾向の進展と並行した流通・物流・サービス部門の情報システムを活用した発展であった。

経済人の立場から空港問題を考察するには、先ず採算性があり、コストがあり、そしてバリューがある。経済団体としての今後の対応方向は、96年夏の現段階では、空港関連情報の収集に努めながら、上記3点に的を絞ってそれぞれの場合に対処できる方策を検討することに尽きると

考える。徒に、世論や関係者間の情報に追従したり、左右されることは止め、新しい都市の在り方を検討しておくことが重要であると思う。状況に流されるよりもその状況を利用しながら、改革すべきところは積極的に行って存在基盤を確定し拡大するというのが、真の企業人の生きた知恵であるはずである。

広域交流連携を目指した全国の地域活性化動向は、次第にその色彩を濃くしてきている。地元の地理的利便性と価値は今後益々論議されていくと思われるが、前節でも触れたが名古屋圏は港湾と内陸物流拠点と空港を一体にした開発を画策する時期に来ているのではないだろうか。こうした視点からの基本計画があまり浮上しなかったことに、今回の問題の行政区別分離討議現象の原因があるのではないだろうか。広域的に考えるということは、主役は生活者という国民となるのである。日本の拠点の一つである中部圏に、巨大な結束点を創出するということの経済的・文化的・社会的な効果を、次世代に向けて考察することは現代人の義務でもあると考える。空港一元化問題に対しては、地域エゴと言われることは避け、あくまで影響度が最大の都市の浮沈が名古屋圏及び中部圏域全体との相関にどのように影響していくのかという視点から論議をしていけば、地域経済の動向は当然国民経済と連動するだけに、国・県・市・町との話し合いにも妥協の余地が生じると思われる。

巻末に若干の資料を掲載して本論を終えることにしたい。とはいえ、これは次なる考察への序奏でもある。本論を基にして状況の推移を検討しながら最適利用の在り方を検討していくことにしたいと考えている。筆者としては、名古屋空港の将来は現在の名古屋空港自体が決定するのが最適であると考えている。即ち、地域としての必要性が今後10年間で更に高まっていけば、一元化は二元化にならざるを得なくなり、名古屋空港は消えても、名古屋空港としての運用があるかもしれないと考えるからである。

以上において中部新国際空港と名古屋空港との関係について理論的考察を展開した次第であ

るが、最後に今後の名古屋空港の運用形態のあり方について、地元の人たちにも十分理解して頂くために具体案を展開して本稿を終えることにしたい。しかしながら現状までの推移を見る限り、試論の展開については慎重を期してその一部を示唆するに止めたいと考えている。とはいえ、これは先に指摘した自衛隊が残ることを前提とした跡地の利用についてである。一元化の問題については、地元関係者にあってはまだまだ論議の集約には至っていないと考えるが、一先ずこの点についての試論を展開しておくことにする。

名古屋空港改善計画（案）

☆ 地理的特性を最大限に生かした手法として考案したもの。

◎小牧空港を日本の航空宇宙産業の拠点基地として位置付け、中部の工業集積地としての特性を強化する。関西国際空港と比較しても、空港背後地域の工業力の集積が断然高いことから、空港施設とのリンケージ機能をより一層高めていく。

◎北部市場中央卸売市場との連携強化。場合によっては、その施設機能を移転拡大して中部地域での“一大食物センター”を創設して、より安全で効率の良い食品の供給を実現する。

◎中部圏域の中核としての巨大物流センターの創設

これには流通業だけでなくメーカーも参加して、加工→組立→展示→販売までの機能を持たせた事業方式を採用する。（名古屋港からの貨物の保管・配送機能を高める）

◎自衛隊の施設・病院などの市民への開放と利用促進

自衛隊をある意味で国際的性格を有する施設として捉えることにより、緊急時での救援・救済活動の拠点として民間との共同活用を考案していく。地震及び火災時の非難場所としての利便性と安全性を確保すると共に開かれた土地利用を協議する。

◎通勤ター空港としての機能強化

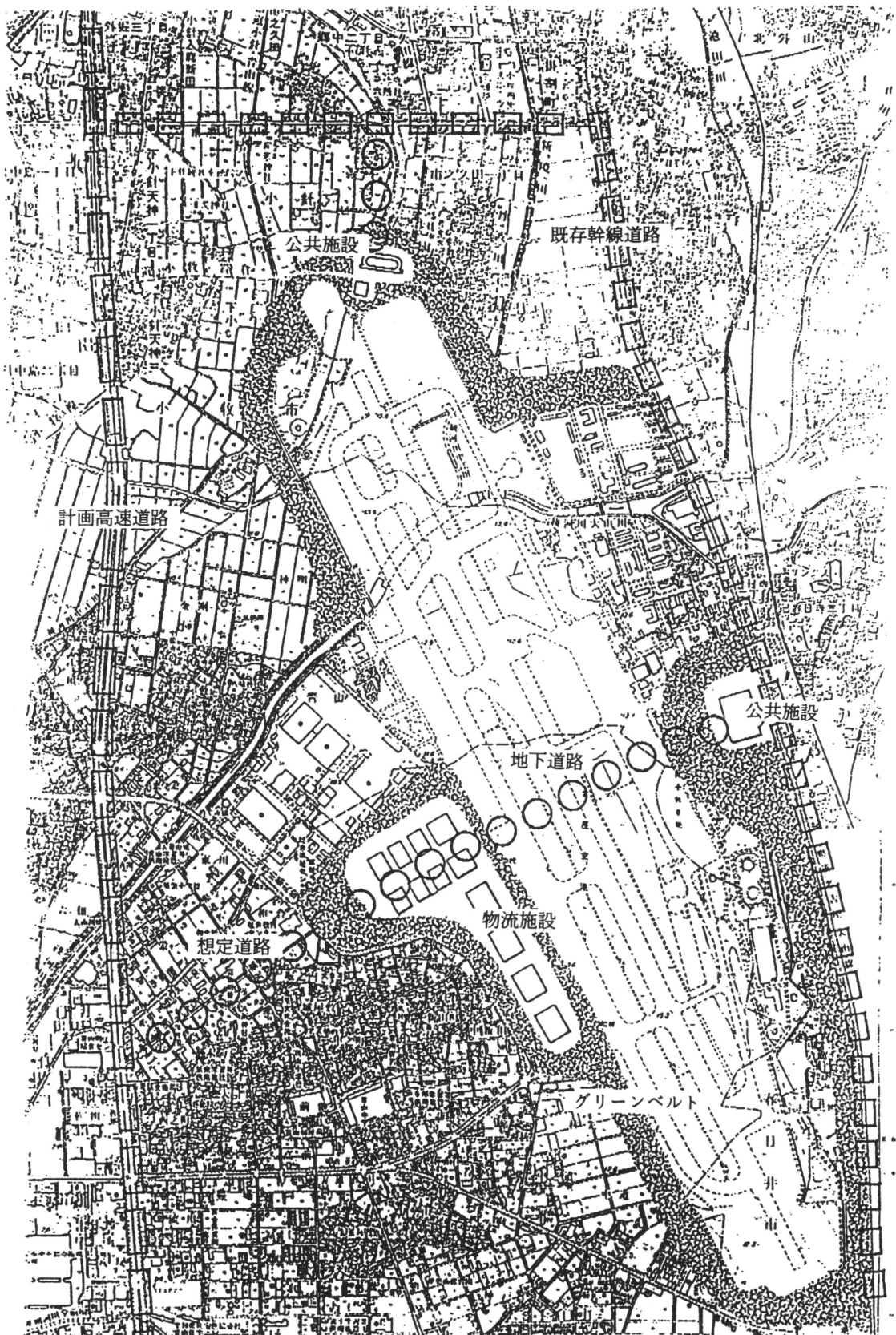
21世紀に目を向けて、小型航空機及びヘリコプターによる地域航空システム基地としての“エアポートシティ”への転換を図る。この利点は、医療、報道関係及び民間人の利用できる空港としての機能・整備を促進することにより、きめ細かな地域間交流と移動が可能となり、こうした利用促進が新空港の補完的役割を果たす効果がある。

- ◎県道名古屋犬山線と国道41号線・名濃道路を結ぶ地下道路（地下街及び駐車場を含む）を開通させ、南北の主導線を結び交通アクセスの向上を促進する。

上記に見られるような手法も考慮しておく必要があるのではないだろうか。国家事業としての推進プロジェクトの実現であることから、地域としてもその特性を生かした提案をすることが重要であると考え。対立関係ではなく協調と共生の糸口を検討していくことが、地元の将来にとっても価値ある選択であると考えている。

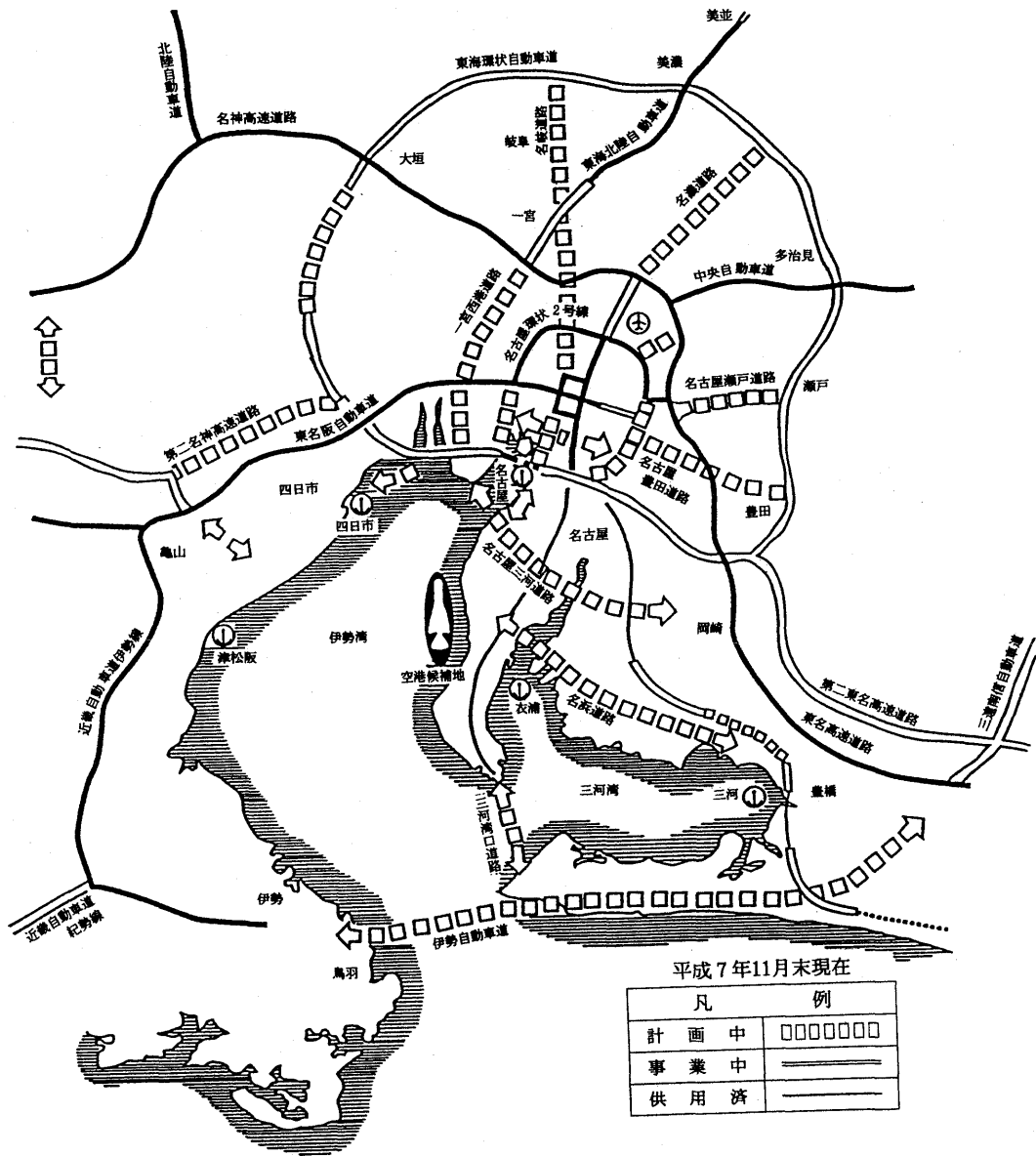
主要参考文献

1. 「第7次空港整備五箇年計画の基本的な考え方」（中間取りまとめ）、平成7年8月24日、航空審議会、空港・航空保安施設整備部会
2. 『広域交流圏構想』1994、広域交流圏研究会
3. 中村英夫・樺山紘一監修『新しくづくり論』平成6年
4. 「21世紀の国土のグランドデザイン」平成7年12月、国土審議会計画部会
5. 「国会等移転調査会報告」平成7年12月13日
6. 「新首都時代の鼓動」国土庁大都市圏整備局
7. 「愛知県21世紀計画 平成7-9推進計画」平成7年11月
8. 「中部新国際空港の現状について」平成7年7月、（財）中部空港調査会
9. 『はばたけ21世紀へー中部新国際空港への期待』平成8年5月、中部空港調査会
10. 『名古屋市将来計画 基本計画』昭和43年、名古屋市
11. 和木康光『中部財界戦後三十年史』昭和49年、中部経済新聞社
12. 「中日新聞 中部圏版の縮刷版」（1968・1～1971・12）
13. 「中部圏の未来像」（昭和52・53年度版）中日新聞本社
14. 「事例研究の概要」1994、野村総合研究所
15. 「こまきレインボープラン21」（1991-2000）、平成3年3月
16. 「小牧市総合計画 実施計画書」（平成8～10年度）、小牧市
17. 「名古屋空港の取り扱いに関する影響調査」平成8年3月、豊山町
18. 「NAGOYA 空港ハンドブック」1995、名古屋空港協議会
19. 中部開発センター／大来佐武郎編『中部圏の将来像』昭和43年、鹿島出版会
20. 「大阪国際空港の概要」平成7年10月、大阪航空局 大阪空港事務所
21. 「四全総総合的点検調査部会報告」平成6年6月、国土審議会調査部会
22. 吉村真事『地域航空システム』1986、酣燈社



【事業関連図】

中部信国際空港候補地 位置図



【用語の解説】

☆国際ハブ空港

全方位で高い頻度の国際ネットワークを形成する空港。わが国の国際航空需要を中心的に受けもつとともに、グローバルな空の結節点としての機能を有する。7年8月の航空審議会中間とりまとめにおいて、新東京国際空港（成田）と関西国際空港とともに中部新国際空港の国際ハブ空港としての事業推進の方針が示された。

☆主体分離方式

空港を建設するに当たって、用地造成と空港の施設整備及び運営を別々の主体で行う方式。関西国際空港2期事業でその方式の導入が提言されており、中部新国際空港においても、空港用地と関連開発用地の一体的な造成も可能となることなどからその導入が検討されている。