

## 中部国際空港問題

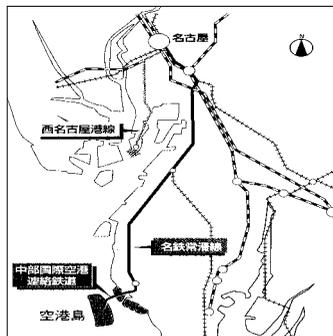
外国航空会社から必要ないといわれる「国際」空港

関連事業を入れると一兆三千億円以上になる巨大事業の中部国際空港。全国各地で空港建設の見直しの運動がまきおこる中、いま、建設の是非が問われています。中部国際空港問題について考えてみましょう。

## 税金の巨大なムダづかい中部国際空港計画

中部新空港の建設が計画された背景には、もともと次のような想定がありました。それは、二十一世紀の初頭には名古屋空港は満杯になる、国際ハブ空港の整備と航空ネットワークを強化する必要がある、中部圏は産業・技術の中枢圏域をめぐらしてあり、国内外の旅客・貨物の需要がさらに増加する、などです。同時に、中部新空港本体の建設や関連事業の推進によって、産業・技術の振興や地域経済の活性化も大きく期待されるとされました。

しかし、これまでの国会論戦等を通じ、この計画には航空需要や採算性、環境破壊などいくつもの問題点があることが明らかになり、県民や関係自治体との矛盾はいつそう深刻になってきています。その主な問題点をみてみましょう。



空港周辺図

## 低迷が予想される航空需要

これまで国が二次にわたる空港整備計画で確認してきた中部新空港の国際ハブ空港としての役割は、今日では国自身も言及できない状況です。五月に総務省から国土交通省に出された勧告では、中部新空港を含む全国的な航空需要の算定自体がいかげんなものであり、基礎的なデータの蓄積保存もないものであることが明らかになりました。

とりわけ中部新空港の需要予測に関しては、在日外国航空会社協会からも、「新中部国際空港は主に中部地域（中部財界）の威信のための施設」「特に必要がない」、「（名古屋空港の）滑走路の使用率は飽和点からほど遠い」と厳しく指摘されたほどです。

韓国の仁川（インチョン）空港をはじめ、アジアには大規模な国際ハブ空港が林立しており、国内においても、国際線は関西国際空港や成田空港など東京圏へ集中する傾向がよまっております。国際旅客や貨物の需要増は見込むことはできません。また、国内旅客及び貨物についても、既存の名古屋空港は羽田や伊丹など国内線大空港とのネットワークをもっており、地方空港との間は航空会社一社でネットワークされている路線が多いため、航空自由化によって、関東圏や関西圏への需要が集中する傾向がでているのが実情です。国会で八田参院議員がおこなった質問でも、国土交通省の答弁で中部新空港は滑走路一本が基本計画であることが明らかになっており、中部新空港は名古屋空港の代替空港としての性格をもっていることがいっそう明確になりました。

中部新空港は当初の計画では、関西国際空港と同じ高い着陸料で、十年以内に単年度黒字へ転換し、三十年以内には債務返済を完了することを見通していました。しかし関西空港は、離着陸料が高いことなどが原因で需要の低迷を生み出し、大きな赤字をかかえるに

至りました。関西空港はその後、国が税金で穴埋めをすることによって、離着陸料の引き下げを進めました。このことから、中部新空港の航空需要が低迷することは容易に想像できます。

こうした中で、空港会社は採算性について、「機能化をはかつて特色をもたせる」（平野社長）ことや、着陸料以外の収入増をはかるために、空港島の商業施設など、施設の充実を口にし始めています。しかしこの方向は、関西空港ですでに破たんずみといえます。いま、国土交通省は、空港整備部門を公的法人とし、残る管理・運営部門を、民営化させる上下分離方式を検討していますが、新たな自治体負担や県民負担を押しつける可能性について注目しておく必要があります。

#### 名古屋空港「満杯」論のごまかし

名古屋空港自体は、限界離着陸数が十三万回ともいわれ、現在、年間離着陸数が十二万回に近づいていることをもって、「満杯」の根拠とされています。しかし、ここにも大きなごまかしがあります。この年間離着陸数十二万回という数字は、実は小型機や自衛隊機の離着陸数を含めた数であり、それらを除いた定期航空路線は八万四千回（一九九九年）に過ぎません。しかも、旅客便の平均座席利用率は、羽田空港や関西空港に比べても低い水準で、五六・三％（九七年度 全国平均は六三・二％）になっています。採算ラインは六〇％といわれていることから、航空機自体が、中・小型の航空機に移行してきています。しかも、名古屋空港の国際線ターミナルは、九九年に完成したばかりであり、対応能力は以前よりも大きくなっているのが実情です。

こうしたことを考えれば、名古屋空港が満杯になるという予想は、ごまかし以外のなものでもありません。たとえ航空需要が順調に伸びたとしても、自衛隊基地の撤去や、小型機の移転、航空機の大形化、座席利用率の向上をはかれば、今後の需要に名古屋空港は十分対応できます。

「前島」計画はすでに破たん

新空港建設と関連事業が、地域経済の活性化に結びつかないことは、関西空港の例を見れば明らかです。関西空港の前島計画にあたる「りんくうタウン」は、集客の中心となる商業業務ゾーンでの分譲がわずかに一四％であり、大阪府企業局は計画の破たんを認めています。関空周辺の自治体では、空港建設に伴う過大な開発事業が自治体の財政を圧迫し、大規模な人員削減や福祉・くらしにかかわる予算が切り捨てられ、かえって地域経済を疲弊（ひへい）させる原因にもなっています。

中部新空港でも、建設にあたって地元常滑市の同意を得るために計画された「前島」建設は、三菱総研の調査によっても、集客や企業誘致の見通しが立ちませんでした。ディズニールランドの集客を超えるアミューズメント施設や、関東圏や関西圏から宿泊に来自ることを想定したホテル誘致、低燃料電池基地をつくり電気を安価に提供することで、企業を誘致するという「プロトン・アイランド構想」など、荒唐無稽ともいえる計画が検討されていますが、いずれも見通しは立っていません。



りんくうタウン

## 環境悪化は必至

新空港の建設が予定されている常滑沖は、「伊勢湾の子宮」と呼ばれている豊かな漁場であり、ここを埋め立てて空港を建設することは、伊勢湾水域の環境を大きく破壊することにつながります。

日本海洋学会は、新空港建設の埋め立てによって、漁獲量がこれまでの十分の一に激減すると警告しています。伊勢湾は、東京湾や大阪湾とは比べものにならない豊かな漁場であり、沿岸性のスナメリなど豊かな生態系が息づいている海域です。必要のない空港建設によって、環境を破壊することは許されません。

また、美浜町に生息する天然記念物のカワウなどの、常滑沖を飛行する航空機と鳥が衝突するバードストライク問題や、海部郡や美浜町など周辺地域での騒音問題など、予想される環境破壊はたくさんあります。

市民との矛盾を広げる交通アクセス

新空港を利用する場合、空港へのアクセスは、愛知県民にとっても、また岐阜・三重など周辺県にとっても重大な問題となります。しかし、交通アクセスの主な手段である、名鉄常滑線の整備と知多横断道路及び空港連絡道路は、常滑市民との矛盾をひろげています。



知多横断道路に反対する看板

名鉄常滑線の整備による代替バスの運行は、市民の移動を困難にし、知多横断道路や空港連絡道路の建設は、市民の住環境の悪化、市の分断をはかるものとして、市民から批判

の声が強まっています。こうした中、二〇〇〇年十月に着  
手された用地買収は遅れており、常滑市中心部の住宅地  
は騒音などを心配する住民が反対運動をすすめ、一部では  
道路建設予定地を共同所有する土地トラスト運動が巻き起  
こっています。

自衛隊基地の機能強化につながる「一元化」

県が構想している名古屋空港のゼネラルアビエーション  
(GA)空港化計画は、名古屋空港を事実上、「廃港」に  
し、小型飛行場にするという計画です。GA空港は、コミ  
ューター空港と常駐小型機による空港利用ですが、県の構  
想では、全国のコミューター旅客の二四％が利用するとい  
う過大予測をしています。小型機を使用する航空事業も減つてきており、採算の見直しは  
ありません。県は、GA空港の事業主体として「県または県が中心となる第三セクター」  
を考えていますが、県財政を圧迫し、地域経済を冷え込ませることは明らかです。

しかも、GA空港の利用面積は現在の半分以下にしか過ぎません。愛知県は、新空港建  
設の前提として「一元化」を容認し、名古屋空港を買い取る約束をしました。購入す  
ると六百億円をこえる負担になります。

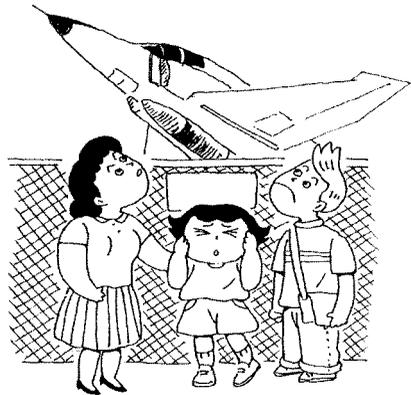
また、自衛隊が航空管制を指揮するようになれば、大規模な自衛隊基地が誕生すること  
になり、その機能もいっそう強化されます。周辺事態法など「戦争法」の導入によって、



名古屋空港

自衛隊基地の機能の強化は住民の安全を脅かすことになり、いま周辺自治体の首長を含めて住民の批判の声は大きくなっていきます。

愛知県には、航空自衛隊として小牧基地、隣接する春日井市の高蔵寺弾薬庫、陸上自衛隊として第十師団司令部をおく守山、豊川駐屯基地など数多くの自衛隊基地が存在し、近隣の静岡県には浜松基地、岐阜県には各務原基地などが存在しています。今なすべきことは自衛隊の増強ではなくて、縮小であり、自衛隊小牧基地を撤去して、名古屋空港の有効活用をはかることこそ県民の立場にたった方向です。



### 中部国際空港問題の経過 中部財界が推進する空港建設

問題の多い中部国際空港を、国や県、中部財界は、「愛知二〇一〇計画」の重要な柱として位置づけ、「ニューハート中部（環伊勢湾総合開発構想）」（中部経済連合会）の中軸事業として建設を強行し、すでに空港島及び前島部分の護岸工事が終了したのにつづき、本格的な埋め立て工事が始まりました。この空港建設をすすめてきた経過をみてみましょう。

中部新空港の計画が最初に構想としてもちあがったのは、一九六九年に中部経済連合会

が伊勢湾総合開発構想の一環として打ち出した「国際貨物空港構想」でした。しかし、具体的な建設計画が動き出す直接の契機は、八二年に中部経済連合会が打ち出した「二十一世紀ビジョン」によってその提言がなされてからです。

これは、当時の中部財界や愛知県が中部圏の「生き残り」を模索するなかで、愛知県を「産業技術首都」として方向づけ、さまざまなゼネコン型開発の中核事業として中部新空港の建設を位置づけたことによるものです。

これ以来、八五年一月に建設期成同盟会や建設促進議員連盟などの政治的な推進組織が相次いで結成されるなかで、同年十一月、三県一市と中部財界による財団法人「中部空港調査会」が設立され、具体的な候補地選定のための調査が開始されることになりました。

そして、最終的には調査会の一連の報告を受けるかたちで、八九年三月に行われた三県一市の首長懇談会で「伊勢湾東部の海上」を候補地とすることで地元構想が一本化。これによって国への建設促進の働きかけをいっそう強めることとなりました。

この流れのなかで愛知県は、「愛知県二十一世紀計画」の中で、ゼネコン型「三大プロジェクト」の中核事業として中部新空港を位置づけて推進することになりました。

この一方、国は、九一年に閣議決定された「第六次空港整備五箇年計画」の中で、中部新空港を「調査実施空港」として位置づけ、九二年度から国の関与のもとに正式に調査がすすめられることになりました。

九五年には国や関連自治体、地元経済団体、調査会で構成される中部新国際空港推進調整会議が発足。空港計画案、アクセス方策案、環境影響予測案、地域整備構想案、事業推進方策案からなるいわゆる「五点セット」を同時並行的にとりまとめ、地域合意の前提と

なる関係機関レベルの調整をすすめることになりました。

そして、九六年に閣議決定された「第七次空港整備五箇年計画」で、国は、「国際ハブ空港（多くの路線が集中する中心的空港）」として『定期航空路線』の一元化を前提に「事業を図る」と、事実上、着工にゴーサインを出すに至りました。

九七年三月末に調整会議は「五点セット」の内容を公表しました。しかし肝心の事業主体が誰になるのか、負担割合はどうなるのかなどは不明確とされ、この計画は結局、地元にはばく大な負担をかぶせるものであることが浮き彫りになりました。

九八年には二十五億七千二百万円の着工予算が計上され、総事業費七千六百八十億円となる事業スキームも確定。同じ年には、中部国際空港の設置および管理に関する法律が制定され、中部国際空港株式会社が設立されました。

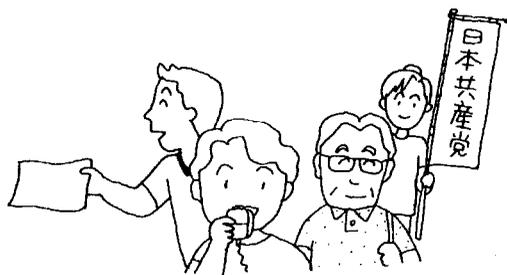
しかし、当初予定されていた知多郡南知多町の土砂採取予定地でオオタカが発見され、愛知県は同町からの土砂採取を凍結し、事実上、断念しました。町は県の圧力のもとで、事前の土地売却の同意をとることまでしており、土砂採取断念は町民の中に、深刻な矛盾を生み出しました。

また、一方的な計画推進により、漁業補償問題は難航を極めました。空港建設によってノリ養殖の被害を受ける野間漁協や三重県漁連は、漁業振興策を強く求め、妥結を拒みましたが、県や国からの度重なる圧力のもとで、二〇〇〇年三月、六月と妥結しました。これを受けて、愛知県と企業庁は公有水面埋め立てを申請し、国は同年六月の総選挙のさなかに埋め立てを許可、その直後の八月から護岸工事が着手されました。環境庁（当時）は、埋め立てにあたって、工事途中における環境影響等の検討結果の公表や前島の採算性の検

討を求める「意見」を述べていました。

二〇〇五年三月開港をめざすために、埋め立て工事期間の短縮が求められていました。南知多町での土砂採取の断念によつて、県内最大の土砂採取予定地となった幡豆郡幡豆町では、「豊かな自然を守れ」という住民の取り組みが広がり、その結果、二〇〇一年一月、空港会社は同町でも土砂の買取を断念し、県もこれを認めました。

新空港建設により、事実上廃港となる名古屋空港の「軍事基地」化に周辺首長が反対し、埋め立て工事による漁業への直接被害に漁民も怒っています。しかし、空港会社や県企業庁は、空港建設ありきの姿勢でしゃにむに工事を進め、二〇〇一年九月からは本格的な埋め立てをすすめています。県民との矛盾はいつそう深まっています。



## 空港見直しの運動の経過と成果

日本共産党は、八二年に県の第五次地方計画に空港計画が位置づけられて以来、空港計画の問題点を指摘し、見直しを求めて申し入れや論戦を行い、市民団体、自然保護団体と共同して、たたかいをすすめてきました。

国会、県会、地方議会で論戦をリードし、新空港建設の問題点を明らかに

九一年には、愛知県委員会、県議団、知多地方議員団連名で「全体像説明段階での問題提起」を発表し、国際空港に対する国の責任を明確にすること、空港建設の必要性、建設予定地選定の詳細の公表、伊勢湾漁業振興の可能性、環境調査の公開、調査結果によつては計画を白紙撤回することを求めました。日本共産党はその後も、新空港建設を前提にした「前島構想」の撤回の申し入れや、「六次空整」、「七次空整」に対する日本共産党の見解の発表・見解にもとづく申し入れを国に対して行つてきました。

九七年三月末に「五点セット」が公表されると、日本共産党は六月に「常滑沖建設を不動の前提とし、県民生活を圧迫する莫大な地元負担を強いる中部新国際空港計画案の根本の見直しを求めます」と、計画の財政負担、地域開発、環境、「一元化」問題などの問題点を指摘し、立地の再検討を含む計画の根本の見直しを求める見解を発表し、関係機関への申し入れを行いました。この年の十月には、日本共産党として大規模な関西国際空港の調査を行い、その結果をふまえて申し入れも行いました。

県議会では、空港の調査特別委員会に日本共産党の議員が所属し、新空港計画の問題点

を追及してきました。国会では、平賀前衆院議員、瀬古衆院議員、八田参院議員が、運輸委員会や決算委員会などで繰り返し新空港建設の問題を指摘し、いまや国会においては、新空港を、国際ハブ空港とはいえなくなっています。

日本共産党は九八年以降、新空港建設に向けて県と空港会社が具体的な手続きを進めるたびに、環境、財政問題はもちろんのこと、談合問題、収賄問題などの問題点を指摘し、漁業者との懇談を行うなど、県民とともに見直しの運動をすすめてきました。県財政の悪化の事態もふまえながら、二〇〇一年七月には、新空港建設中止の態度を明らかにして、新空港建設中止の署名に取り組んでいます。

新空港建設見直しを求める住民運動との連携、協力

空港建設予定地とされた、常滑市や知多半島では、早くから、住民による空港問題に対する取り組みが行われました。知多半島全域を対象とした「常滑・空港を考える会」をはじめ、「海を漁民の手にとりもどす会」、知多半島横断道路建設に反対する市民団体、常滑市の住民投票を求める市民運動、「日本野鳥の会」の運動など様々な取り組みが行われ、日本共産党は常滑市議団、知多地方議員団を中心に積極的に連携、協力してきました。

九八年には、日本共産党は、現名古屋空港の定期航空路線を中部国際空港に一元化し、事実上の廃港に追い込む動きに反対する豊山町の住民や、航空機騒音問題に抗議する美浜町の住民と協力



空港建設に反対するデモ

して、空港建設にかかわって住民投票を求める直接請求運動をすすめる必要数を大きく上回る住民の署名を集めました。九九年には、土砂採取予定地の幡豆町で、豊かな自然を破壊する土砂採取に反対する町民有志らが「幡豆町の将来を考える会」をつくり、地権者らが土地トラスト運動に取り組みました。

こういう動きが県内で活発になるにつれて、県内の空港問題のネットワークをつくろうという動きが起こり、九九年九月、「中部空港建設の見直しを考えるネットワーク略称、中部空港見直しネット」が設立され、日本共産党の県議がネットワークの運営委員会に参加するなど、積極的に連携しています。「中部空港見直しネット」は、繰り返し県や国に対しての申し入れや、空港問題の全国集会、シンポジウムなどを行って、空港建設見直しの世論を喚起してきました。この「中部空港見直しネット」のメンバーを中心に、二〇〇〇年十一月、「自然環境を守れ！税金のムダ遣い止めよ！」と、中部新空港関連事業に対する公金支出の差止めを求めて千二百七十八人の原告団を結成し、名古屋地裁に提訴しました。これらの運動は広がりつつあります。

#### 南知多、幡豆町の土砂採取事業の中止

日本共産党の議会内外での奮闘と県民運動の高まりは、大きな成果を生み出しました。

それは、南知多町の土砂採取事業と幡豆町の土砂採取事



業を断念させ、内陸部の開発事業を中止に追い込んだことです。自然豊かなふるさとを守り、無謀な乱開発による、県や自治体財政の負担をくいとめたといえるでしょう。

関西空港の場合でも、土砂採取の跡地に作られた阪南市の「阪南スカイタウン」は高級住宅地ですが、多くが売れ残っており、学校、幼稚園などの住宅に必要な施設の建設、維持管理費を阪南市が背負うことになって、財政を圧迫しています。

## 空港中止の運動を旺盛に

「ここまで空港建設が進んでしまったら、とめられないのではないか」「いままで、埋め立てたのをどうするのか、お金が無駄になるのではないか」という疑問を耳にします。しかし、空港建設は一兆円をこえる大事業です。いままで注ぎこんだお金はその一部分にすぎず、これから使うお金のほうが、ばく大なのです。ムダな施設なら今、中止するほうがよほど経済的なことは明らかです。できたものをどうするかは、県民の意見をよく聞いて決めていけばいいことです。アメリカではムダなダムの取り壊しも始まっています。一度できたらどうしようもないということではありません。

空港島の対岸部に建設が予定されている前島も、必要性や採算性の根拠も示せず、売却の見込みもなく、矛盾は深まっています。関西空港の「りんくうタウン」計画が破たんした実例もあり、県民運動の高まりによって建設を中止することは十分可能です。

日本共産党は、中部国際空港建設を中止させるために、次のような活動を行います

全県的には、「中部空港見直しネット」など、市民団体の取り組みに協力しながら、空港中止のキャンペーンを展開します。万博・空港中止のステッカー、ポスター、のぼり、シール投票など県民の目に見える運動をすすめます。街頭宣伝、シール投票、抗議はがき、署名運動など宣伝活動を旺盛に行います。

前島計画のムダのキャンペーンを展開し、中部空港関連事業差し止め住民訴訟の取り組みを重視して、学習会や口頭弁論に積極的に協力し、裁判闘争の前進のために努力します。

県議会、地方議会での論戦を重視します。各議会への陳情書、請願書の提出をはじめ、各地で、空港問題にかかわる学習会、シンポジウム、懇談会を地元要求とのかかわり、県財政悪化、環境破壊などで企画し推進します。

名古屋空港周辺、知多半島、海部郡など各地で、市民運動と協力し、空港を理由にした開発事業を追及し、空港そのものをやめさせる運動に発展させるために努力します。

伊勢湾の豊かな生態系を示す海中写真やスナメリの実態を広く県民に知らせ、県内の自然保護団体、中央の自然保護団体に積極的に連携し、伊勢湾の環境を守る運動を広げます。