ニューエアポート物語

解説

I. 地域の特性にマッチしたニューエアポート

山 本 雄二郎 (高千穂商科大学教授)

1. はじめに

「地域の特性にマッチしたニューエアポート」という表題から、きらびやかな空港物語を連想されるかもしれない。たしかに、交通社会資本のなかで、空港は最も斬新なもので、地域に及ぼす影響が強いことも事実である。

しかし、我が国の現状からいえば、むしろ空港を取り巻く状況の厳しさ、例えば社会的紛争の多発、政治過程での混迷、整備システムの不全といった側面にこそ目を向けるべきだろう。過大な期待を抱くあまり、幻影に惑わされ、空港の実像を見誤まるようなことがあってはならない。そうした視点から空港整備に迫って、はじめて地域の特性にマッチしたニューエアポートへの道をひらくことができると考える。

2. 航空を支える基本的施設

空港は航空を支える最も基本的な施設である。当然のことながら、空港がなければ航空は成り立たない。と同時に、空港が社会に受け入れられなければ、航空が社会の中に定着するのは困難をきわめるだろう。

そのことは航空の歴史が短いことと無関係でない。鉄道、船舶、自動車など他の交通機関と比べると、航空の出現は最も遅く、100年足らずの歴史しかないのである。

ライト兄弟が、アメリカ・ノースカロライナ州のケティホークで、フライヤー1号の初飛行に成功したのは1903年のことで、これによって現在のようなタイプの航空機が登場するところとなった。かくして、人間が空を飛ぶ時代が到来したが、三次元の空間を高速

で移動するというのは、古今東西を通じて人類の夢であり、いわば究極のモビリティの実現に成功したといえよう。

その昔、人々は魔法のじゅうたん、魔法のほうき、孫悟空の金斗雲、天女の羽衣を空想した。現実の世界でも、レオナルド・ダヴィンチ（1452～1519年）が、いまでいうヘリコプタの設計に挑戦している。しかし実際に人間が空を飛ぶ、究極のモビリティを手にするのは20世紀を待たなくてはならなかった。

ただ、航空機の登場はそのまま空港の出現を意味したのではない。初期の航空機は広い平坦な土地があれば離着陸できた。『星の王子さま』の作者で知られるサン・テグジュペリ（1900～1944年）は当時としては珍しい飛行家で、『南方飛行』『夜間飛行』など、航空を題材にした作品があるが、作品の中に航空灯火、航空無線や格納庫は出てきても、空港は出てこない。

空港の存在がクローズアップされるようになったのは、航空機の高性能化、大型化、とくにジェット化の普及によってである。航空機はそのときの最先端の技術を取り入れ、急速に進歩してきたが、プロペラ機からジェット機への転換はまさに革命的であった。その航空機を受け入れる空港が重視されるようになり、その一方で、空港が社会にさまざまなインパクトを与えるようになって今日に至っている。

3. 整備遅れる大都市圏空港

我が国には現在84空港がある。そのうち、ジェット化されているのは49空港（58%）で、これらの空港を軸に航空ネットワークが形成されてきた。

この空港数は国際的に見てどの程度の水準か、総滑走路延長指標*という尺度を使ってみると、我が国の水準はヨーロッパのほぼ8割程度とされる。しかし、

The New Airport and Aviation Systems.

I. New Airports Contribute to the Local Developments.

By Yujiro Yamamoto (Takachiho University)

キーワード：ジェット化のインパクト、地域振興の核、臨空都市の形成、顕在化する航空制約条件、アジア大空港時代

* 総滑走路延長指標 = $\frac{\text{総滑走路延長 (m)}}{\sqrt{\text{人口 (百万人)} \cdot \text{国土面積 (千 km}^2\text{)}}}$

図 1 総滑走路延長指標の変遷

これは空港全体についての指標であり、必ずしも我が国の空港事情が正確に反映されていない。

というのは、地方における空港整備はおおよそ所期の水準に近づいたが、大都市圏における空港整備は著しく立ち遅れているという状況が的確に表現されていないからである。航空ネットワークの結節点の役割を果たす大都市圏の空港整備が不十分であるために、望ましい航空ネットワークの形成に支障をきたし、航空の発展を妨げるという事態を招いてきた。とくに深刻なのは、国際ハブ空港の場合で、絶対的に空港容量が不足していて、各国からの乗り入れ希望に応じ切れないうし、24時間使用できる空港もない。

そこで、打ち出されたのが三大空港プロジェクト、すなわち羽田空港の沖合展開、成田空港の二期工事、関西空港の建設である。成田は反対闘争が終結しておらず、見通しが立たないが、関西は1994年夏に開港の見込みであり、羽田も1995年には事業が終了する段階へきた。このうち、関西は全くの新設であり、これだけの大規模空港の出現は1978年の成田に次ぐもので、新しい国際ハブ空港としての役割を果たすことになると期待されている。

しかし、長期的な航空需要の予測によると、三大空港プロジェクトが完成しても、21世紀初頭にはまたしても大都市圏での空港容量が不足する公算が強い。このため、次のプロジェクトとして、関西空港の拡充(全体構想の実現)、中部空港の建設、首都圏空港問題への対処が構想されており、調査も始まった。

これら構想中のプロジェクトは、当然、航空ネットワークの結節点の充実を目指すものだが、従来と違って地域振興という視点が加味される可能性があるともみていいだろう。

4. アジア型と欧米型の違い

こうした我が国の空港事情を外国のそれと比較するとどうなるか。それには、まず外国の空港整備には欧米型とアジア型があることを認識しておくことが必要だろう(表1)。

空港整備という点からいえば、欧米はほぼ成熟の段

表 1 1970 年以降開港の世界主要国際空港の概要

●運転中

空 港 名	面 積(ha)	滑走路(本)	開 港 年
ダラス・フォートワース (アメリカ)	7,209	6	1973
パリ・ドゴール (フランス)	3,021	2	1974
モントリオール・ミラベル (カナダ)	6,880 (35,612)	2	1975
成田・新東京 (日 本)	550 (1,065)	1 (3)	1978
台北・中正 (台 湾)	1,200	2	1979
チャンギー (シンガポール)	1,663	2	1981
ジャカルタ・スカルノハッタ (インドネシア)	1,800	2	1985
深 圳 (中 国)	400 (800)	1 (3)	1991
ミュンヘン (ドイツ)	1,600	2	1992

●建設中

マカオ (マカオ)	150	1	1994(予定)
デンバー (アメリカ)	16,000	5(12)	1993(予定)
関西 (日 本)	511 (1,300)	1 (3)	1994(予定)
仁川沖 (韓 国)	1,521 (4,742)	1 (4)	1997(予定)
香港沖 (香 港)	1,240	1 (2)	1997(予定)

●計画中

セハン (マレーシア)	1,800	2 (4)	1997(予定)
バンコク第2 (タ イ)	3,200	2 (4)	2000(予定)
新上海 (中 国)	4,000	3	2000(着工)

(注)太字はアジア地域(1992年12月現在)

階に達したとみることができる。1970年以降の状況をもても、開港したのはダラス・フォートワース空港(アメリカ)、パリ・ドゴール空港(フランス)、モントリオール・ミラベル空港(カナダ)、それに1992年にミュンヘン空港(ドイツ、旧空港を廃止して開港)が加わった。建設中ではデンバー空港(アメリカ)ぐらいである。

それにひきかえ、アジアでは新空港計画が相次ぎ、すでに台湾の台北・中正空港、シンガポールのチャンギー空港、インドネシアのジャカルタ・スカルノハッタ空港、中国の深圳空港が開港した。建設中または計画中のものとして、マカオ、仁川沖、香港沖、バンコク第2、セハン、新上海が続くことになっている。

当然、日本もその中に含まれ、成田空港に次いで関西空港が開港、さらに中部空港、首都圏空港が続くことになれば、欧米とは異なるペースの空港整備ということになる。

もうひとつ、欧米型とアジア型で対照的なのは、空港整備のコンセプトである。欧米では、原則として空港は都市の基盤施設と位置づけられ、その整備は都市が中心になって行ってきた。例えば、フランクフルト

空港はフランクフルト市、ヘッセン州が核となって作った空港株式会社が経営しており、教会からスーパーマーケット、ボルノショップまである。また鉄道とのコネクションを当然のこととしているのも欧米型の特徴といっていいたいだろう。

これに対し、アジアでは、国・地域が空港整備を行っている。大規模空港を整備することによって国際社会での地位向上を図るという発想が強い。

我が国はどちらかといえばアジア型であったが、近年、欧米型へ移行しつつあるといっていよいよ思われる。これが軌道にのれば、空港と地域の関係に新しい展望をひらくことが期待されよう。

5. 制約要因の顕在化に当面

外国との対比でいえば、我が国の空港整備は独特のシステムによって行われているといわざるをえない。従来は、空港整備法、空港整備計画、空港整備特別会計によって、国が主導権をとり、計画的に空港整備を進めてきた。この方式は急速に空港を整備するという要請にこたえるにはきわめて有効であったのは事実である。

その一方で、多くの制約要因が顕在化し、思うように空港整備が進まなかった。また、空港と地域の関係が希薄になったことも否定できない。

制約要因の最たるものは空間の不足である。もともと狭小過密の国土の中で、航空に必要な空間を確保するのは至難の業である。空港は地表に、陸上であれ水上であれ、一定の広さをもつ二次元の空間を確保しなくてはならない。加えて、航空機の運航には、空域・航空路という三次元の空間を必要とする。とくに空域・航空路は民間用、軍用が錯綜しており、その調整は容易でない。

空港に対する社会的許容性の不足も制約要因のひとつである。とりわけ国が前面に出て空港を整備しようとしたとき、多くの社会的紛争が多発した。長年にわたって裁判が続いた大阪空港の航空機騒音問題はその典型である。最高裁にまで持ち込まれ、司法的には決着をみたものの、いぜんとして空港の運用は厳しく制限され、いまだに空港機能は所期の水準に達していない。

さらに、より深刻なのは成田空港である。空港の位置決定から土地収用、建設工事まで、強引に進めたために反対運動の火が広がり、四半世紀を経た今日、いまだに未完成のままである。ようやく話し合い解決の動きが出てきたが、最終的な決着にはなお時間を必要としよう。

このように、我が国では空港は迷惑施設であり、悪しき隣人である時期が長かった。これでは、地域の特性にマッチしたニューエアポートということは考えにくいだろう。

6. 関西空港に見る希望の光

しかし、近年になって、それを見直そうとする動きも強まってきた。とくに地方空港の中には何らかの形で、空港を地域振興の核と位置づけているところが少なくない。臨空工業団地（新千歳）、空港田園都市（庄内）、国際貨客空港プラザ（大分）、フリートレードゾーン（那覇）などがその例である。

なかでも白眉は関西空港だろう。まさに、地域の特性にマッチしたニューエアポートを目指した初の本格的なケースである。その柱は「りんくうタウン」（南大阪湾岸整備事業）で、関西空港対岸部に「交流とハイアメニティにあふれる航空都市の形成」という開発コンセプトに基づいて、空港と地域の共存共栄を目指し、空港機能の支援と補完、地域の環境改善を図るためのまちづくりを進めようというもので、そのスケールも大きい（表2、図2）。

都市基盤整備の面でも、廃棄物真空輸送、共同溝、地域冷暖房、高度情報システムなど先端技術を導入した事業を実施し、緑地や水辺空間など快適環境を創造することによって先進的なエアフロント都市の形成を目指すというのである。近い将来、具体的に浮上して

表2 りんくうタウン土地利用計画

ゾーン	規模(ha)	主 要 施 設
商業業務	約 30	ビジネスコア、カルチャーコア、業務施設、ホテル、商業文化アミューズメント施設、医療関連施設、情報ビル等
住宅関連	約 10	空港関連従業員等施設、コミュニティセンター*等
流通製造加工	約 30	空港貨物等取扱施設、マート等
空港関連産業	約 10	機内食工場、クリーニング工場、空港関連ハイテク産業施設
工場団地	約 70	泉佐野市、田尻町、泉南市内移転工場
公園緑地	約 65	海浜緑地、シンボル緑地、緑道
埠頭用池等	約 30	海上アクセス基地、漁港等施設用地、緩傾斜護岸等
下水処理場施設	約 15	南大阪湾岸流域下水道南部処理場、各種スポーツレクエーション施設
交通施設	約 60	鉄道、道路
合 計	約 320	

* 平成2年我が国を代表する企業15グループ(215社)に分譲決定。

平成4年12月新たな整備方針策定。

「りんくうゲートタワービル」は、第三セクター方式で平成4年度北棟工事着工。

- ◆施設規模
 - 敷地面積 37,750 m²
 - 建築延床面積 195,000 m²(地上5階地下2階地上260 m²棟)
- ◆施設内容
 - 国際会議施設、ホテル
 - オフィス、レジデンシャルオフィス、ワールドショーケース
 - 多目的ホール、展望台、情報センター

図2 りんくうタウン

くと予想される中部空港や首都圏空港にとって格好の先例となるだろう。

地域の特性にマッチしたニューエアポート——これが空港整備本来の姿であることは疑いない。しかし、残念ながら、現在の段階ではそれが容易に実現できる条件が整っていないことも事実である。我が国では、それほど空港を取り巻く状況は厳しい。

その意味で、地域の特性にマッチしたニューエアポ

ートへの道は決して平坦ではないだろう。少なくとも、部分的に新しい試みが見られることがあっても、全体の流れとしては、いまだしの感が深い。

こうした状況のなかで、そこで立ちすくむか、あえて立ち向かっていくか、そのいずれを選択するかによって、地域の特性にマッチしたニューエアポートへの道は大きく分かれる。とすれば、そこから導き出される答えはただひとつ、的確な状況認識を心がけ、果敢に立ち向かっていくしかない。

(平成5年2月8日受付)

山本 雄二郎

昭和5年7月13日生。29年3月早稲田大学第一法学部卒業。同年4月産経新聞東京本社へ入社。40年2月産経新聞論説委員(交通担当)、57年2月産経新聞論説副委員長、61年4月高千穂商科大学商学部教授、現在にいたる。47年11月国語審議会委員(第11期～第14期)、59年3月観光政策審議会委員(総合部会長代理、観光活性化方策検討小委員会主査)、60年中央交通安全対策会議専門委員、平成3年6月航空審議委員(現職)、平成3年11月運輸政策審議委員会特別委員(現職)。平成4年12月交通文化賞受賞。「日本航空」、「1984年の航空情勢の回顧と今後の展望」、「運輸のしくみ」「交通」他。