

## 中部空港「新滑走路2本」

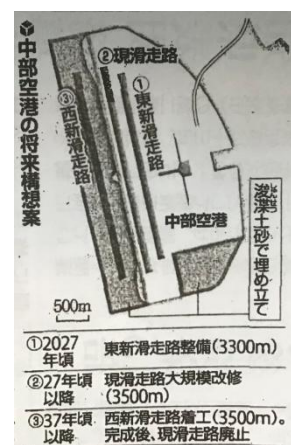
写真は遠藤宏一・森靖雄・山田明編『国際化への空港構想—検証・「臨空都市」の地域再生論』大月書店、1993年である。本書は中部空港建設構想について、関西空港の経験を踏まえて調査研究したものである。プロローグの宮本憲一『世界都市化』と巨大開発 21世紀型地域開発はこれでよいのか』をはじめ、愛知と関西の研究者ら20名が執筆している。



本書以降も中部空港、とりわけ「前島」という関連開発の調査研究を続け、住民訴訟の原告側証人として名古屋地裁で証言したこともある。大阪に転居してからも、中部国際空港・関連開発問題を考えるネットワーク(中空ネット)からニュースや資料を送ってもらっている。最近の資料に表題の記事が何本かあった。読売12月12日の記事を抜粋して紹介したい。

国土交通省と愛知県などは、中部国際空港の現滑走路の東西に新たな滑走路を2本建設し、発着能力を現行の年間15万回から1.6倍の25万回に引き上げる方向で調整に入った。コロナ禍後の需要回復に備え、3大都市圏の国際空港で唯一、滑走路が1本しかない中部の運用能力を強化する。

開港が2005年の中部空港は滑走路の老朽化が進んでおり、いずれ大規模改修が必要になる。その間は発着に支障がでるため、関係機関が対応を協議してきた。これまでは空港島の西側を埋め立てて1本を増設する構想だった。



新たな増設案はまず、27年にも現滑走路の東側に南北3300mの新滑走路を建設する。総工費は150億円前後を見込んでいる。完成に合わせて現滑走路は運用を停止し、大規模改修を行う。その後は新滑走路を離陸専用、現滑走路を着陸専用にし、発着能力を現行の最大1.2倍に高める。年明けにも着工に向けた手続きを始める方向だ。西側には、将来の需要増に対応するため、元の構想に沿って埋め立てが終了する37年頃以降に3本目を建設する。供用開始後に現滑走路を廃止して、東西の新滑走路2本の運用に切り替える。空港全体の発着能力は最終的に現行の1.6倍に高まる見込みだ。埋め立て工事は年度内に着手する。

日本の主要空港の滑走路は、羽田が4本、成田、関西国際、伊丹、新千歳、那覇がそれぞれ2本となっている。訪日観光需要の拡大を視野に、成田は29年に3本目、福岡が25年に2本目を新設予定だ。中部は名古屋市を抱える大都市圏の空港にもかかわらず、本数で見劣りしていた。

こうした動きをどうみるか。不透明なリニア中央新幹線とともに注視していきたい。

(2021年12月30日)