

## 中部国際空港と地元負担膨張の構図

『日経ビジネス』5月5日号の特集は「トヨタが造る空港」である。トヨタ自動車得意とするコスト圧縮効果により、中部空港の総事業費は計画より1割余り減る見通しで、非効率で高コストという公共事業に新風を吹き込むものとして絶賛している。

確かに中部空港は関西空港と比べても、コストや工期面でかなり異質のものがある。民間主導の「公共」事業として注目に値するが、経営的に順調にいか予断を許さない。中部空港関連事業に対する住民訴訟の1審判決でも、空港の需要予測や空港会社の財務運営に厳しい見方を示した。空港会社もコスト削減とともに、需要掘り起こしに躍起になっている。



中部空港は需要創出型空港であり、空港会社と愛知県（企業庁）との二人三脚で計画推進されてきた。空港会社に焦点を当てるだけでは片手落ちになる。住民訴訟の証人尋問のなかでも「中部空港は一見すると安上がりに見えるが、愛知県をはじめとした地元自治体の財政負担は巨額である。本件事業を財政面から評価していくうえで、こうした中部空港の性格や地元負担膨張の構図は重要な視点」と述べた。

中部空港の事業方式は、基本的に関西空港1期事業を踏襲している。空港本体に対する愛知県の負担は300億円だが、空港島への鉄道アクセスを加えると、事業費が約2倍の関西空港における大阪府の負担とほぼ同じになる。名古屋市も大阪市の負担額と同じレベルになる。これに道路アクセス、名古屋空港の買い取り・跡地利用、関連開発などが加わる。最大の関連開発が、総事業費2430億円の空港近接部埋立造成事業（中部臨空都市）である。愛知県企業庁という地方公営企業による事業であり、巨額の借金をかかえる関西空港の「りんくうタウン」の二の舞が懸念されている。企業庁の公金支出差止めを求めて住民訴訟が展開されているが、環境面とともに財政面からも今後の推移が注目される。

今年度の愛知県予算は前年度につづいて、全国的にみても特異である。過去最大の県債発行により、空港と万博という大規模プロジェクト関連の事業を拡大させた。県債残高の伸びは全国トップであり、借金漬けの積極財政は全国的にも特筆される。愛知県は借金で首が回らないような台所事情であり、県民生活へのしわ寄せが心配だ。ますます中部空港と関連事業の巨額の財政負担、地元負担膨張の構図に目が離せない。

（6月14日「中部の環境を考える会」報告）