

名古屋空港の売買交渉

7月7日付の朝日新聞は、中部国際空港開港後の名古屋空港をめぐり、愛知県が滑走路部分(約 110 畝)とターミナル用地(約 60 畝)の買い取り費として、約 186 億円を国土交通省に提示していると 1 面トップで大きく報じた。見にくい写真で青い部分が滑走路部分、赤い部分がターミナル用地、そして滑走路右の白い部分が航空自衛隊小牧基地である。小牧基地は航空自衛隊が 06 年度から導入する空中給油・輸送機配備の有力候補である。国土交通省の提示額は、ターミナル用地を 1㎡あたり 2 万円、滑走路部分を 6000 円で計算した。滑走路部分は自衛隊が共用しているうえ、ターミナル用地と違って商業施設など他の用途に使えないことから、30%余りに大きく割り引いたという。



それから 3 日後の 10 日付の毎日新聞は、国土交通省が約 1190 億円の売却予定価格を愛知県に提示していることを 1 面で報じた。この売却予定価格は、滑走路などの着陸帯と、隣接のターミナル用地を一体にして 1㎡あたり 6 万円で算定している。着陸帯は航空自衛隊小牧基地も利用するため、商業施設などへの転用は不可能でターミナル用地価格の 30%相当で見積もった。愛知県の提示額より 1000 億円を越す価格差がある。県の関係者によると、国土交通省が高価格を提示した背景には、財務省が名古屋空港売却費を羽田空港の再拡張事業費に充てる思惑があるという。

拙著『公共事業と財政』でも紹介したように、中部国際空港の着工にあたって国がつけた条件は、定期航空路線の新空港への一元化であった。中部空港は成田や関西ほど需要が見込めず、現在の名古屋空港をそのまま存続させるのは困難であり、跡地利用が問題となる。国土交通省は中部空港の 02 年度予算を確保する条件として、名古屋空港の「跡地を買い取る方針を再表明してほしい」と愛知県にせまった。名古屋空港の跡地(国土交通省分)を県に売り、その売却益を将来の担保として空港整備特別会計の借入金を大幅に増やす戦略だ。愛知県が跡地を買い取る方針を決定したことにより、1800 億円の予算全額が認められた。

名古屋空港は新空港開港後、「都市型総合空港」をめざすとされ、県が国土交通省から設置管理者を引き継ぐ。国からの買い取り価格に注目があつまるが、名古屋空港の売買交渉や跡地利用は前途多難である。

(7月14日記)