

「トヨタが造る空港」

上記のタイトルは『日経ビジネス』5月5日号の特集である。特集の見出しを紹介しておこう。「1兆円規模の公共事業を利益1兆円のトヨタ自動車手がけたら。中でもトヨタのお家芸、カイゼンで早くもコスト圧縮効果が随所に。計画より総事業費は1割強、ざっと1000億円は減る見通し。公共事業は安くなる。」そして官の常識を覆す3つの核心として、「原価は創るもの」「設計を白紙に戻す」「前例を踏襲しない」をあげ、斬新な空港づくりを紹介している。

中部国際空港は2005年2月17日の開港めざして、常滑沖に埋め立てられた空港島に旅客ターミナルビルなどが突貫工事で建設されている。とかく大規模な公共事業は、当初の計画よりもコストが膨らみ、工期も長引くことが多い。巨額の債務をかかえる関西空港は、その際たるものといえる。中部空港は不評の関西空港とは対照的に、トヨタ自動車の生産システムを活用して、徹底してコストを削減して総事業費を1割強も減らすという。非効率で高コストといった公共事業「神話」を打ち砕くものとして注目され、以前NHKでも特集番組が組まれた。

はたして中部空港は順風満帆なのであろうか。確かに関西空港と比べて、中部空港は民間(とくにトヨタ)主導の空港づくりであり、コスト面などで従来型の公共事業とは異質なものがある。この点では中部空港の建設過程は注目に値する。だが、中部空港が経営的に順調にいくか予断を許さない。前に紹介した中部空港の関連事業に対する住民訴訟の1審判決でも、空港会社の財務運営に厳しい見方を示した。空港会社はこうした厳しい状況に対して、徹底したコスト削減による着陸料の引き下げ、旅客と貨物の需要掘り起こし・セールスにより乗り切ろうとしている。

これまでも指摘してきたように、中部空港は愛知県(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。先の住民訴訟の第3回証人尋問の証言書でも次のように述べた。「中部空港では空港島にも企業庁による地域開発用地が造成され、それに前島開発が付け加わる。連絡施設も関西空港とは違って主に愛知県が事業主体となる。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いえよう。」判決でも、結論は別にして、こうした視点には理解を示していたようだ。

7月に札幌で開催される日本地方財政学会第11回大会において、「大規模プロジェクト関連事業の財政問題---空港と地域開発」というテーマで報告する。関西空港の「りんくうタウン」事業と中部空港の「前島」開発をとりあげて、大規模プロジェクトの関連事業(開発)にともなう地元負担膨張の構図を検証するものだ。両者とも地方公営企業会計による事業であり、企業会計や開発組織の実態にもせまっていきたい。札幌行きも楽しみだが、報告の準備もしていかなば。(5月19日記)