

# 「拠点空港」整備と地方自治体

山田 明

## 序．問題の所在

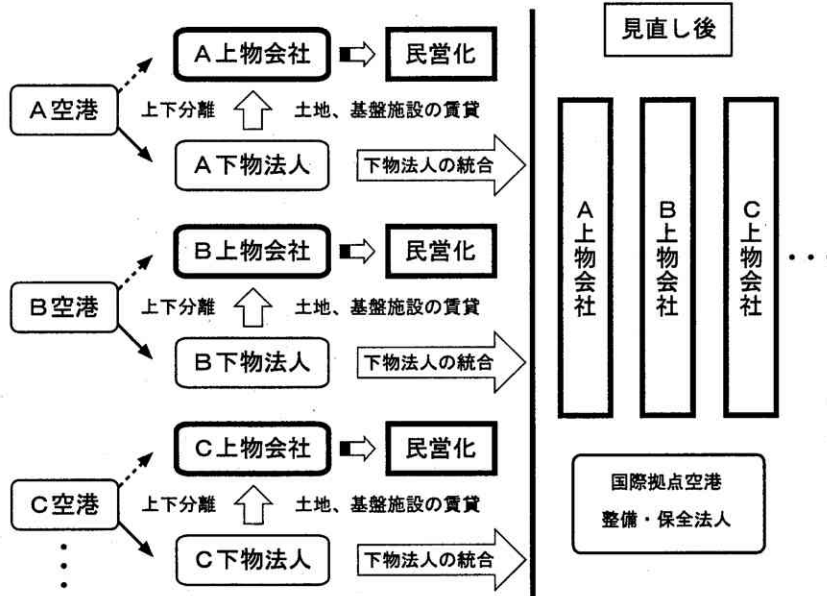
現在すすめられている「構造改革」の焦点のひとつが、公共事業や特殊法人の見直しである。2001年6月に閣議決定された「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」においても、第2章「新世紀型の社会資本整備－効果と効率の追求」で問題点や改革方向が提示されている。公共投資の問題点として、硬直性・依存体質を生む仕組み、投資規模などをあげる。とくに硬直性の打破に向けて、「巨額の赤字を生んでいるプロジェクトの存在に鑑み、特殊法人等が借入金等で実施する公共事業については、経済社会の変化等を踏まえ、採算性を厳しく検証するとともに、情報開示を進め、将来の国民負担につながらないようにする」と指摘している。

公共事業関連の特殊法人見直しで注目されたのが、まずは道路4公団である。公共事業のなかで最大のシェアをつづける道路は、特定財源の一般財源化とともに、高速道路整備を担当する公団のあり方が問われてきた。いわゆる道路族との攻防を経て、次のような方針が決まった。日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止し、4公団に代わる新たな組織・採算性の確保は内閣におく「第三者機関」で一体として検討し、具体的内容を2002年中にまとめる。当初は約3兆8000億円にのぼる本四公団の債務の処理をめぐる、道路4公団の統合も浮上したが、統合問題は先送りされることになった。本四公団の膨大な債務は、今後も4公団のあり方や高速道路整備の方向を左右することになる。

道路とともにクローズアップされているのが、とりわけ「拠点空港」の見直しである。特殊法人改革において、新東京国際空港公団（成田空港）の民営化が重要な位置を占めてくる。この問題の背後には、1兆円余の有利子負債をかかえる関西国際空港株式会社の経営問題、その2期工事のあり方が関係している。「拠点空港」再編において、道路の本四公団にあたるのが巨額の債務をかかえる関西空港会社である。

国土交通省は2001年9月21日、国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営形態の見直し（試案）を発表した。国際拠点空港の整備、特殊法人等改革という2つの課題に対応するため、官民の役割分担の再構築をめざす見直し案である。その基本方針は「上下分離」という考え方にもとづく、国際拠点空港の整備と管理運営の分離、管理運営主体の民営化である。空港の管理運営をおこなう民営化した上物法人が、空港ごとに一体的に管理運営する。そして、空港の整備保全を担当する公的法人の下物法人が、国や地方自治体の支援をうけて空港整備を推進する（図1）。こうした「上下分離」方式は、官民の役割分担の再構築をめざすとはいえ、直接的なねらいが関西空港の救済にあることは明らかであり、大きな議論を呼ぶことになる。

図1 国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営形態の見直し(試案)



出所) 国土交通省のホームページ(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha01/12/120921-html>)による。

そこで本稿では、社会資本としての空港の特質を明らかにするなかで、とりわけ「拠点空港」整備をめぐる行財政問題について、関西空港の現状や中部空港の建設に焦点をあてて検討する。こうした検討をつうじて、「構造改革」や公共事業見直しを考えていくうえでの若干の論点を提示していきたい。

## 1. 社会資本と空港

社会的間接資本 (Social Overhead Capital, SOC)、略して社会資本という概念が登場したのは、それほど古くはない。社会資本の理論が本格的に展開するのは、1940年代以降の発展途上国開発論とか経済発展論という領域であった。

ハーシュマンは『経済発展の戦略』のなかで、現在でもよく引用される社会資本の定義をおこなっている。「SOCは、通常、それなくしては第1次、第2次および第3次生産活動が働かえない基礎的用役から構成される、と定義されている。広義のSOCには、灌漑、排水組織のような農業上の間接資本はもとより、法と秩序から始まり、教育、衛生を経て運輸、通信、動力、水道にいたる一切の公益事業が包摂される。おそらく、SOC概念の核心を運輸と動力に限定することも可能であろう。<sup>1)</sup>」動力とともに、運輸を社会資本概念の核心としているのは注目される。そして、ハーシュマンはSOCと直接生産活動 (DPA) の相互関係から、経済発展のパターンとして社会資本超過供給型と社会資本不足型の2つを示している。

わが国の社会資本論は、1960年代の高度成長期に本格的な理論展開をみた。1961年の島恭彦

「所得倍増計画と公共投資」は、当時流行の社会資本充実政策の矛盾を明らかにした最初の論文であった。その後、社会資本の概念をめぐる種々の論争が展開されたが、1967年に刊行された宮本憲一『社会資本論』<sup>2)</sup>により社会資本の理論は体系化されたといえる。ここではハーシュマンやロストウなどの理論、わが国の社会資本充実政策を批判して、社会的一般労働手段と社会的共同消費手段という新しい概念が提示された。

重森暁によれば、社会資本は素材としてのインフラストラクチャーを資本概念でとらえたものとして、インフラストラクチャー論を①投資戦略型、②シビルミニマム型、③情報ネットワーク型、④成長管理型の4つの系譜に集約している。<sup>3)</sup> ③の情報ネットワーク型に関連して、インフラストラクチャーの性格を次のように指摘する。情報通信産業の特徴はインフラストラクチャーとコモン・キャリアの特殊な関係にある。コモン・キャリアとは、運輸通信業や電気・ガス等の公益事業において顧客の選択を行うことなく一般公衆にたいして合理的料金でサービスを提供するものを指す。運輸通信業では、道路・空港・港湾等においてはインフラの汎用性が高く、インフラとキャリアが分離している。これに対して、鉄道においてはインフラとキャリアの関係はかなり密接になり、電気通信業や放送事業においてはさらに密接になる。それで鉄道や情報通信の方が、インフラストラクチャーの建設・管理に私的企業が参入しやすくなり、それだけ民営化が進行することになる。

社会資本やインフラストラクチャーのなかで、空港にはどのような特質があるのか。ハーシュマンは運輸を社会資本概念の核心と位置づけていたが、空港もその一つであるが、その歴史は新しい。

交通社会資本のなかで道路の歴史はじつに古く、共同社会を維持していくうえで重要な役割を担ってきた。シュライバーは『道の文化史』で道路について次のように述べている。「道は人間のもっともすばらしい創造の一つである。道は数千年を通じて人間とともに発展し、人間を助けてその生活の領域を征服し、拡大し、他の民族の生活領域と連絡する役割を果たした。あらゆる道路の線は、土地と人間とのあいだを目に見えるかたちで結び、人間の移動に役立つ土地形態をかたち造った。それはむかしから何度も繰り返しておこなわれてきた。<sup>4)</sup>」古代ローマの道路は、帝国を統一する重要な手段であった。その後も国家や地域間の交流の基礎的な手段として、経済や生活に欠かせない一般的条件として機能した。道路は徒歩、馬車や自動車などの交通手段によって、人間や貨物の移動を可能にするインフラストラクチャーであった。

道路や港湾とくらべて、航空輸送の歴史は古くなく、そのため空港という社会資本が注目されるのも最近のことである。これまでの航空輸送の発展史は、表面的には技術の発展史であったといわれる。第1次大戦をはさむ発生期は、飛行船時代とも呼ばれ、飛行船が本格的な商業航空輸送を担っていた。1950年代頃までは第1次発展期と呼べる時期であり、プロペラ機により航空輸送路線が世界各地に展開した。70年代までは第2次発展期にあたり、ジェット化と大型化により大量輸送が可能になった。そして、現在のような規制緩和と競争の時代をむかえる。<sup>5)</sup>

わが国においても、1919年（大正8）に国際航空条約が批准され、郵便物輸送を中心に民間航

空が発展していった。当初、飛行場は陸上ではなく、水上飛行機が使用されていた。昭和初期から陸上の飛行場を整備する気運が高まり、東京（羽田）などに陸上飛行場が設置された。第2次大戦後、占領軍は飛行場をすべて接収したが、1951年に民間航空活動が再開された。その後、高度成長の時代を経て、航空輸送も飛躍的な発展をとげ、空港は重要な社会資本として整備されていく。

このように空港の歴史は新しいが、現代経済において社会資本やインフラストラクチャーとしての役割はますます高まっている。道路・港湾と対比させながら、空港社会資本の特質をみていく。

空港や航空輸送は経済のグローバル化の影響をもろにうけて、世界的なレベルで大きく再編されつつある。この点では港湾と共通するものがあるが、産業構造の転換やグローバルな「交流時代」のもとで、航空輸送の方が再編の波は激しいものがある。いまや空港は地域の重要なインフラストラクチャーとなり、企業立地や産業の配置に大きな影響をおよぼす。グローバル時代の地域や産業の動向を左右する要因になっている。

1970年代後半から航空自由化が世界的な潮流になったが、わが国では最近まで厳しい参入・価格規制がとられてきた。2000年4月の航空法改正により需給調整条項が撤廃され、競争の時代に突入する。国際的な航空輸送システムも急速に再編がすすみ、わが国の航空産業は国際的な競争に巻き込まれる。航空会社の合併・統合が世界的な規模で急速に進行している。航空輸送のインフラストラクチャーとしての空港も、厳しい国際的な競争に直接ないし間接的に影響をうけることになる。

規制緩和や国際的な競争とともに、空港に大きな影響をおよぼしているのが公私再編＝民営化である。道路や港湾においても、民営化の波が押し寄せているが、空港では本稿が主に対象とする「拠点空港」整備の方向を左右している。欧米諸国の方が空港民営化は先行していたが、わが国でも現在すすめられている「構造改革」により民営化に拍車がかかってきた。空港社会資本の特質として、このほかに港湾と比べて旅客輸送のウェイトの高さ、とりわけ道路と比べてアクセスなど多様な関連社会資本、それにかかわる地元負担膨張の構図などがあげられる。

ここで表1から、98年度の行政投資実績から空港と道路・港湾を統計的に比較してみる。空港の総投資額は3488億7300万円で、行政投資のなかのシェアは0.7%である。道路は国県道と市町村道だけで23.6%、それに街路・有料道路・駐車場を含めると28.1%になる。港湾のシェアは2.0%であり、交通関係社会資本のなかで道路のウェイトが圧倒的に高い。

行政投資を資金負担・投資主体別にみても、空港の特質が明らかになる。道路・港湾にくらべて、空港は国のウェイトがかなり高く、資金負担では国費が80.4%、投資主体では国が75.8%を占める。こうした傾向は近年に限らず、事業別行政投資のなかでも際立っている。都道府県別の投資額は千葉県を筆頭にして、東京都・福岡県・北海道・兵庫県・静岡県・沖縄県などがつづいている。このなかで、国費が最大なのは成田空港をかかえる千葉県（654億円）、ついで羽田空港をかかえる東京都（550億円）である。この2都県で国費全体の4割以上を占める。また、静岡県

表1 行政投資のなかの空港・道路・港湾

単位：100万円

	空港	道路	港湾
総投資額	348,873 (100.0)	11,142,681 (100.0)	931,293 (100.0)
資金負担別			
国費	280,468 (80.4)	5,043,754 (45.3)	433,844 (46.6)
都道府県費	65,724 (18.8)	3,774,726 (33.9)	288,065 (30.9)
市町村費	2,681 (0.8)	2,324,201 (20.9)	209,384 (22.5)
投資主体別			
国	264,339 (75.8)	4,943,977 (44.4)	365,104 (39.2)
都道府県	81,413 (23.3)	3,856,474 (34.7)	370,320 (39.8)
市町村	3,120 (0.9)	2,342,229 (21.0)	195,868 (21.0)

注) (1)道路は国県道と市町村道である。

(2)『行政投資』2001年3月より作成。

はすべて県が主体であり、県費も180億円と最大となっている。静岡空港の建設が県財政に大きな負担をもたらしている。

## 2. 空港の行財政システムと「拠点空港」整備

わが国の空港が公共事業として本格的に整備されはじめたのは、1956年の空港整備法の制定以降である。空港整備法は空港に関する基本法であり、第2条で空港とは「主として航空輸送の用に供する公共用飛行場」と定義している。

空港の行財政システムとして重要なのが、空港の種別と設置管理者、それに国の負担割合である。空港整備法によれば、空港は次の3つに区分される。第1種空港は「国際航空路線に必要な飛行場」であり、現在は国が設置管理する羽田・伊丹、公団による成田、そして株式会社による関西と中部の5空港をさす。第2種空港は「主要な国内航空路線に必要な飛行場」であり、設置者はすべて国だが、管理者が国であるA空港と地方自治体であるB空港とに分けられる。第3種空港は「地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場」であり、設置も管理も自治体である。それぞれの空港に対する国の負担率や補助率は、種別ごとに表2のようだが、第1種の成田や関西の方が第2種・第3種よりも国の負担割合は低くなっている。空港の種別と国の負担割合は、

直接関係がなくなっており、空港整備法の規定と実態との間にかい離が生じている。

表2 空港の種類と国の負担

空 港 の 種 類			設 置 者	管 理 者	国の負担（補助）等	
					基 本 施 設	附 帯 施 設
第 1 種	国際航空路線に必要な飛行場	(羽田、伊丹) (成 田) (関 西)	運 輸 大 臣 空 港 公 団 株 式 会 社	運 輸 大 臣 空 港 公 団 株 式 会 社	100%負担 20%負担 20%負担	100%負担 20%負担 20%負担
第2種A空港 第2種B空港	主要な国内航空路線に必要な飛行場		運 輸 大 臣 運 輸 大 臣	運 輸 大 臣 地方公共団体	2/3負担 55%負担	100%負担 55%以内補助
第3種空港	地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場		地方公共団体	地方公共団体	55%負担	55%以内補助

注(1) 基本施設＝滑走路、着陸帯、誘導路、およびエプロン

附帯施設＝排水施設、照明施設、護岸、道路、駐車場

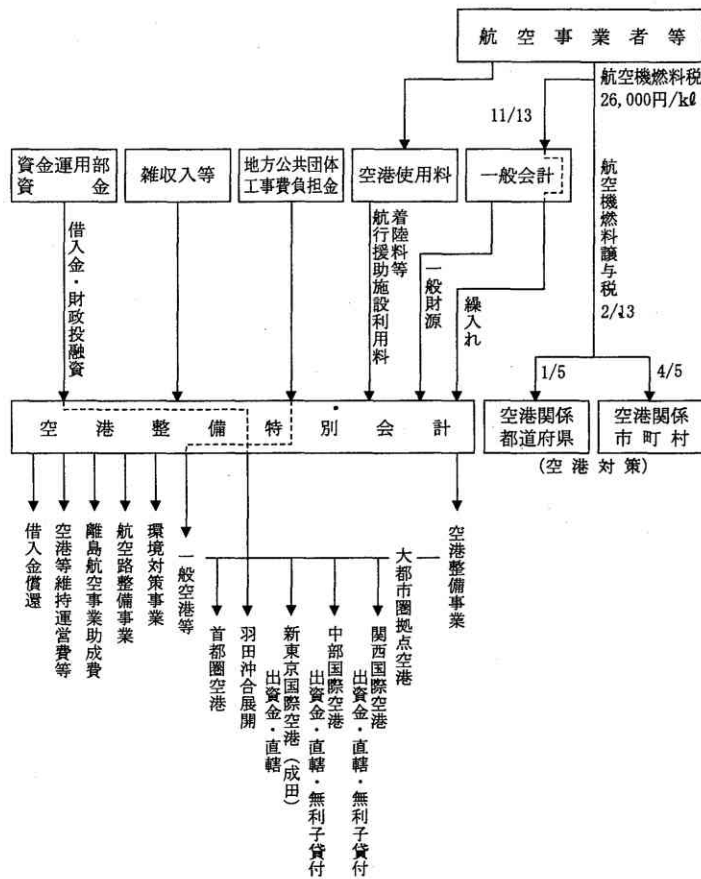
(2) 第1種の中部は除く。

空港整備法の制定から10年を経て、安全性の確保と将来の航空需要の増大に対処していくために、1967年に空港整備5箇年計画（空整）が策定された。公共事業長期計画のなかで道路が54年、港湾が61年にくらべて、空港の長期計画策定は遅かった。その後、7次にわたって計画が策定され、空港整備がすすめられている。1次空整は、事業がうまく進展しないこともあり4年目で打ち切られた。71年からスタートする2次空整を前に、70年に現行の空港整備特別会計に移行することになる。

空港整備特別会計の目的は、「空港が公共事業の対象施設の中でも最も特定の者の利用に供する度合の高いものだけに、その整備費の財源につき国の負担と利用者の負担の関係を明らかにし利用者負担の適正化を通じて所要資金の確保を図る必要がある。このような要請に対処して空港の整備と維持運営について経理を明確にすること」<sup>6)</sup>とされる。特別会計のしくみは図2のようであるが、歳入では空港使用料や一般会計からの繰入れ、資金運用部からの借入金などである。航空会社などが「公租公課」と呼ぶ空港使用料が最大である。利用者負担のウェイトの高さが、道路や港湾とくらべて空港特別会計を特色づけている。近年、空港整備特別会計は厳しさを増しており、総務省も勧告のなかで次のように指摘する。2000年度当初予算のばあい、空港使用料で賄うことのできる経費は、空港等維持運営費および借入金償還が限度で、空港整備事業費は一般会計からの受入れと借入金によらざるをえない。一般会計からの受入れ額が増加してきており、国の厳しい財政事情を勘案すれば、なお一層の事業の重点化・効率化をはかることが求められる。<sup>7)</sup>

現在、空港整備は96年に閣議決定された第7次計画にもとづいて実施されている。投資規模は総額3兆6000億円であり、「航空による国際交流の増大と国内航空ネットワークの充実に対する国民の緊急の要請にこたえるため、航空ネットワーク形成の拠点となる大都市圏における拠点空

図2 空港整備特別会計のしくみ



出所)『数学でみる航空』航空振興財団、2001年、150ページ。

港の整備を最優先課題として推進する。」具体的には成田の平行滑走路、羽田の沖合展開、関西の2期事業、そして中部における拠点空港構想の推進などである。また、国際および国内の航空ネットワークの充実をはかるため、一般空港等について継続事業を中心に整備をすすめる。7次空整では、空港を大都市圏拠点空港、地域拠点空港および地方空港に区分した。大都市圏拠点空港が最優先課題とされ、地方空港整備は抑制されることになる。

最優先課題として整備される大都市圏拠点空港は、それぞれ設置・管理の主体を異にしている。国が設置・管理する羽田に対して、成田は公団、関西と中部は株式会社である。成田は1966年に設立され、2000年度末で資本金2763億円の新東京国際空港公団（空港公団、NAA）により運営されている。成田は輸送実績で最大のシェアを占めており、日本の「空の玄関」として重要な役割をはたしている。国際定期便が就航している20空港のなかで、成田は乗降客数で54%、貨物取扱量で64%にのぼる。とくに国際貨物では、成田一極集中といった傾向にある。こうした輸送実績を反映して、空港公団は民間企業の会計手法を用いると、2001年3月期決算で128億円の黒字を

計上しており、赤字をつづける関西とは対照的な経営状況になっている。<sup>8)</sup>

関西と中部の空港会社は同じ株式会社とはいえ、その設立の経過からも大きな違いがある。中部国際空港については、次節で検討することにして、ここでは関西空港をめぐる問題状況をみていこう。

会計検査院は2000年度の特定検査対象に関する検査状況<sup>11)</sup>として、「関西国際空港の設置及び関西国際空港株式会社の経営状況について」を公表した。<sup>9)</sup> 関西は1984年に設立された関空会社により1期事業がすすめられ、94年に開港して7年が経過した。1期の事業費は当初1兆円余りであったが、予想以上の地盤沈下などにより1兆4300億円に膨れ上がった。現在すすめられている2期事業は、年間発着回数を12万回から最終的に23万回に増やすもので、当初の予定事業費は1兆5600億円にのぼる。検査状況によると、空港の建設や事業運営で用いられた需要予測は、実績との間にかい離が生じており、その幅は時間が経つうちに大きくなっている(表3)。1期事業費が見直された90年の予測では、開港6年目で国内旅客が実績の67%、国際旅客が82%にとどまる。そして、予測に用いた基礎データ等の根拠資料の多くが保存されておらず、予測の妥当性を分析し検証することは困難になっている。

表3 関西空港の需要予測と実績の対比

	開港 後年 数	既往の需要予測										実績値 f
		59年予測		61年予測		2年予測		7年予測		12年予測(ケース2)		
		予測値 a	f/a	予測値 b	f/b	予測値 c	f/c	予測値 d	f/d	予測値 e	f/e	
利用旅客数 (万人)	1年目	2000	87%	2170	80%	2200	79%					1731
	6年目	*2400	86%	*2733	75%	*2825	73%	2685	77%	2055	100%	2058
	9年目	2700		3070		3200		*2868		2278		
国内旅客 (万人)	1年目	1100	72%	890	89%	1000	79%					794
	6年目	*1350	57%	*1009	77%	*1250	62%	1154	67%	778	99%	772
	9年目	1500		1080		1400		*1158		790		
国際旅客 (万人)	1年目	900	104%	1290	73%	1200	78%					937
	6年目	*1050	122%	*1728	74%	*1575	82%	1530	84%	1277	101%	1285
	9年目	1200		1990		1800		*1710		1488		
国際貨物 (万 t)	1年目	60	65%	67	58%	60	65%					39
	6年目	*83	108%	*98	92%	*83	108%	74	122%	93	97%	90
	9年目	90		117		90		*85		156		
総発着回数 (回)	1年目			121,000	89%							107,297
	6年目			*149,125	83%			150,400	83%	123,641	100%	124,112
	9年目			166,000				*161,440		141,522		

注(1) 59年予測及び61年予測では平成5年度を、2年予測では6年度をそれぞれ開港後1年目としているが、実際の開港は6年9月だったことから、これらの予測と比較する実績値については、開港後1年目を7年度、6年目を12年度とした。

(2) \*は前後の需要予測値から本院が補充した試算値

出所) 会計検査院ホームページ (<http://www.jbaudit.go.jp/gaiyou12/5kensa/11.htm>) による。

空港の需要だけでなく、経営状況においても予測と実績に大きなかい離がみられる(表4)。関空会社の社債および長期借入金残高は、2000年度には1兆1321億円にのぼる。支払利息は412億円と営業収益の35%もあり、経常損益が157億円の赤字となるなど、経営の圧迫要因となっている



る。開港前の予測では、開港後5年目に黒字転換し、9年目に累積損失が解消するとしていた。実際には5年目(99年度)も黒字転換することなく、238億円の当期損失となった。これを収益と費用に分けて実績とのかい離要因をみると、84年経営予測では運営経費をはじめとした費用の見込みが3分の2程度であったこと、90年予測では需要予測が過大なことによる。

表4 経営予測と実績の比較

(単位：億円、万人)

	開港後1年目(7年度)					5年目(11年度)					9年目(15年度)	
	59年経営予測		2年経営予測		実績	59年経営予測		2年経営予測		実績	59年経営予測	2年経営予測
	予測値		予測値			予測値		予測値			予測	予測
	a	c/a	b	c/b	c	d	f/d	e	f/e	f		
事業費	10,000	146%	14,300	102%	14,600	10,000	151%	14,300	106%	15,094	10,000	14,300
需要予測(旅客数)	2,000	87%	2,200	79%	1,731	2,300	87%	2,700	74%	2,001	2,700	3,200
収益	790	138%	1,190	92%	1,092	910	128%	1,450	80%	1,167	1,040	1,610
航空系収入	480	97%	550	85%	466	570	96%	670	81%	545	670	790
その他収入	310	202%	640	98%	625	340	183%	780	80%	622	370	820
費用	930	156%	1,420	102%	1,450	900	156%	1,450	97%	1,404	840	1,320
減価償却費	160	200%	310	103%	320	160	218%	330	106%	349	160	330
支払利息	560	95%	670	79%	531	540	82%	660	67%	444	480	530
運営経費等	210	285%	440	136%	598	200	305%	460	133%	610	200	460
当期利益	▲ 140		▲ 230		▲ 359	10		0		▲ 238	200	290

注(1) 59年経営予測では平成5年度を、2年経営予測では6年度をそれぞれ開港後1年目としているが、実際の開港は6年9月だったことから、これらの予測と比較する実績値については、開港後1年目を7年度、5年目を11年度とした。

(2) 航空系収入は、着陸料、停留料、空港施設使用料など、航空機の発着から直接発生する収入出所)表3に同じ。

単年度黒字化

赤字

累積損失解消

こうした厳しい経営状況のもとで、1期事業費を上回る2期事業が実施されている。会計検査院も2期事業の動向は関空会社の経営にきわめて大きな影響をもたらすと指摘し、最後に次のように所見している。「関空会社は、現在2期事業を継続中であるが、12年度の経営見通しでも、累積損失の解消には、2期滑走路供用開始後17年から30年を要するとしており、また、長期債務完済までには、償還期限からみて少なくとも今後40年以上を要する。事業期間には、航空輸送需要の将来動向、2期事業費、金利動向など不確実な要素があることから、今後は、関空会社において特に航空輸送需要の将来動向を一層的確に予測した上で、需要の規模と発現時期に対応する施設整備を行うとともに、的確な経営予測と償還計画に基づいて、適切な事業運営を行うことが望まれる。」

### 3. 中部国際空港建設の構想と現実

2000年8月1日、05年3月の開港をめざす中部国際空港の本格工事が伊勢湾東部の常滑沖で始まった。最初の空港構想から30年以上が経つが、ここ数年の経過を振り返ってみよう。

96年12月の7次空整は、「中部圏における新たな拠点空港の整備について、定期航空路線の一

元化を前提に、事業の推進を図る」とした。ここに中部空港は長年にわたる地元の構想から、国の公共事業長期計画として正式にスタートする。7次空整以降、空港計画案などの策定作業がすすめられるが、財政再建＝財政構造改革が本格化するなかで、国との調整は難航した。事業主体は当初、関空のような特殊法人をつくる案が有力であったが、特殊法人の統廃合をすすめる行政改革の影響から、第三セクターに国が無利子融資する案などが提起されたりした。

97年6月の「愛知万博」誘致決定、その後の景気対策の大合唱により新空港の建設促進に弾みがついた。中部空港は当時PFIの第1号事業として、緊急経済対策の目玉とされた。98年度予算案の復活折衝で着工予算が認められ、その際に空港整備法の第1種空港、名称は中部国際空港と決まった。現在の名古屋空港が第2種空港であることもあり、それまでは第1種空港という位置づけもされてこなかった。98年3月に中部国際空港の設置および管理に関する法律が制定され、4月には中部国際空港株式会社が設立された。この会社が中部国際空港の設置および管理を行う者（指定会社）として指定され、着工に向けた作業が急ピッチですすめられる。

新空港着工に向けて大きな課題となったのが、環境アセスメントと漁業補償である。環境アセスメントは新たに制定された環境影響評価法の趣旨を生かすとして出発したが、まさに駆け足で実施され、新法施行（99年6月）の直前に手続きを終えた。漁業補償の方は「密室の交渉」が難航したが、99年8月に愛知県漁連知多支部が漁業補償額に同意した。これを受けて、空港会社と愛知県は埋立免許出願の手続きを開始した。2000年3月に愛知県漁連、4月に三重県漁連との交渉が決着すると、愛知県はただちに公有水面埋立認可を申請した。前例のないスピードで手続きがすすめられ、環境庁意見を経て埋立が認可され、8月1日の着工となった。

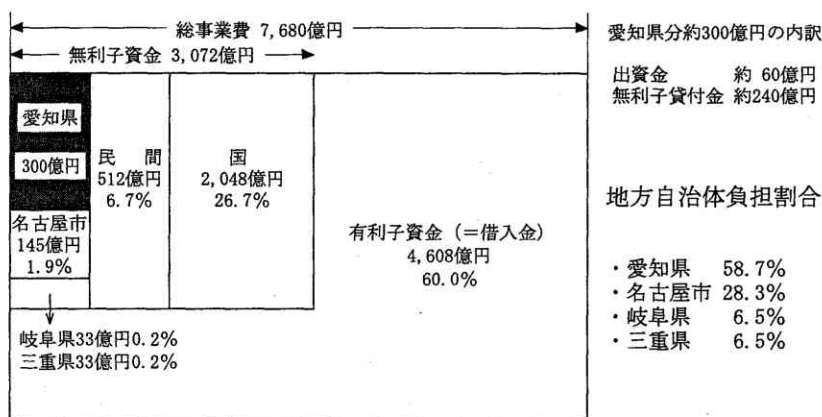
その後2001年末にかけて、空港島の埋立は順調にすすんだ。1日当たり10トンダンパー1万台、180万立方メートルの土砂を海中に投下して、空港島が急ピッチで造成されている。これまでに護岸はほぼ完成し、空港島のターミナルビル地区の埋立工事を終え、02年1月には旅客ターミナルの建設にとりかかる。空港島と対岸部を結ぶ連絡橋工事、鉄道・道路のアクセス整備も急ピッチですすめられている。また、愛知県による空港対岸部の埋立工事も実施されている。

埋立はおおむね順調のようだが、いくつかの波乱要因もあった。最大の波乱は、かねてから準備されてきた幡豆町からの土砂採取断念であった。埋立土砂の早期確保をめぐる、土砂採取を担当する愛知県と空港会社との間でギクシャクしていた。空港会社は2005年開港を最優先課題として、事業化の遅れていた幡豆からの撤退をもとめ、愛知県も土砂採取を断念せざるをえなくなった。これにより幡豆の自然は一応守られることになったが、無邪気なほどの県の見通しの甘さに批判が集中した。埋立土砂の採取地は全国規模に広がり、とりわけ三重県のウェイトが高まり、環境への影響が懸念されている。土砂採取とともに注目を集めたのが、旅客ターミナルや連絡橋などの談合疑惑である。談合問題はなかなか改善されなく、「談合空港」などと呼ばれたりする。

中部空港の事業スキームは図3のようであり、関西空港1期事業のそれを継承しているが、いくつかの違いもみられる。総事業費は7680億円であり、そのうちの4割3072億円を無利子資金と

し、残りの6割4608億円は空港会社の借入金となる。関西空港の総事業費は中部の2倍近くあり、無利子資金は3割であった。それで関空会社は1兆円を超える有利子負債の重圧に喘いでおり、それを踏まえて無利子資金の割合を高めた。この無利子資金は関空1期事業と同様に、国・地元自治体・民間の負担割合は4：1：1である。地元自治体は512億円、うち愛知県が58.7%300億円、名古屋市が28.3%145億円、岐阜と三重の両県が6.5%33億円ずつ負担する。愛知県分300億円の内訳は、出資金が約60億円、無利子貸付金が約240億円である。

図3 中部国際空港の事業スキーム



出所) 愛知県資料より。

愛知県の負担は空港本体の300億円にとどまらない。空港本体よりむしろ関連事業の負担が重くのしかかる。空港島への連絡施設は、関西空港では空港会社が担当したが、中部では道路は愛知県道路公社、鉄道は第三セクターが実施する。連絡鉄道の事業費は708億円であるが、その第三セクターへの県の負担額は85.8億円である。空港本体の負担額にこれを加えると、総事業費が約2倍の関西空港1期事業における大阪府の負担額とほぼ同じになる。同様に名古屋市も大阪市の負担額と同じレベルになる。空港へのアクセス整備としては、空港連絡道路とつながる知多横断道路もあり、1000億円にのぼる事業費の多くが県の負担となる。それと県企業庁が事業主体となる空港島と対岸部「前島」の地域開発として2430億円が加わる。

一見すると、中部空港は関西空港にくらべて安上がりのようなのだが、地元自治体にとっては決して安上がりではない。

とりわけ愛知県にとって頭が痛いのが、名古屋空港の跡地問題である。2001年3月頃に国土交通省が愛知県に用地買い取りを求めていることが明らかになる。8月下旬には、国土交通省は中部空港の来年度予算を確保する条件として、同空港に一元化される名古屋空港の「跡地を買い取る方針を再表明してほしい」と県に迫った。600億円ともいわれる跡地を県に売り、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。いわば中部空港のために前借りするため、「担保があることを財務省に分からせる」ねらいだったという。県は11月、跡地の一部60%を

買い取る方針を決定し、購入を確約する文書が同省幹部に手渡された。この「証文」一枚で中部空港予算の約1800億円は全額認められた。<sup>10)</sup>買い取り後のGA（ジェネラル・アビエーション）空港構想の見通しはまったく立っていない。この3月に発表された「中部国際空港開港後の名古屋空港の取扱いに関する検討状況等」においても、GA空港化の「採算は非常に厳しい」と述べている。

中部空港の建設をめぐる、かねてから多くの問題が指摘されてきたが、本格着工から1年余り経過して問題点もより鮮明になってきた。

まず第1に、空港建設にともなう環境負荷と空港の必要性・採算性である。<sup>11)</sup>2000年度の環境監視結果において、愛知県と空港会社は環境への影響はないとした。地元の5漁協はその結果に納得できないとして、独自調査を実施している。空港島や前島の埋立にともなう伊勢湾の環境悪化にとどまらず、土砂採取やアクセス整備による環境負荷にも注目していく必要がある。

総務省は2000年5月、国土交通省に対して空港の整備等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告をおこなった。その前書きで「空港整備事業の採択時の評価の基礎となる需要予測については、常にその予測方法の改善について検討し精度の向上に努めるとともに、空港整備事業の評価制度において評価の一要素とされている費用対効果についても、事業の実施による便益及び費用について実態を踏まえた的確な分析を行うことが求められている」とする。それだけ需要予測や評価制度に問題があるわけである。航空旅客数の実績値が事業採択時に予測した数値を下回っている空港が多くあり、予測した数値の半分以上の空港もある。そのため地域内における自空港勢力圏の占める割合、自空港を利用する航空旅客流動量の割合などの的確な予測を求めている。中部空港の需要予測についても問題視されてきたが、この勧告のように基礎データなどが保存されていなく、客観的な検証ができない。費用対効果分析を含めて、甘い過大需要予測ではなく、シビアで的確な予測が求められる。<sup>12)</sup>

第2に、前島をはじめとした関連開発である。空港島の埋立は空港本体470㌔、地域開発関連用地107㌔、あわせて577㌔である。空港島に地域開発用地が造成されるのは中部空港が最初であり、「需要創出型空港」という特色を示している。空港島は地域開発用地を含めると、関西空港1期分より大きくなる。これに空港対岸部に前島という地域開発用地123㌔が加わり、地域開発用地はあわせて230㌔であり、愛知県企業庁が担当する。地域開発用地のうち、空港島は空港支援・補完機能の充実が目的とされる。前島は空港と地域の発展を促す先導的拠点の形成を目的とし、事業の必要性として「空港支援機能及び活用機能の確保」「空港と地域の持続的発展」「環境保全と新たな環境資産の創造」の3点をあげている。<sup>13)</sup>

地域開発用地のなかでも、とりわけ問題なのが前島である。日本海洋学会環境問題委員会は99年6月、空港島と前島は1㌔余りしか離れていなく、関西空港を上回る海洋環境への影響が懸念されると表明した。旧環境庁は埋立認可時の意見において、埋立工事前に「確実な需要を確認」することを求めている。環境への影響が大きいかかわらず、需要や必要性に乏しいからである。愛知県はこうした確認もせずに埋立を開始した。関西空港の「りんくうタウン」でも問題に

なっているが、中部でも埋立前から前島開発の必要性和採算性が疑問視されている。

愛知県企業庁は2001年10月に「空港近接部埋立造成事業に関わる収支計画」を初めて公表した。表5のように収支計画がまとめられているが、とくに収入が予定通りに見込めるのか。計画の基本的な考え方として、土地処分方式は分譲を基本としつつ、区域を限定した賃貸方式を導入する。先導的拠点整備による「まち」のにぎわい創出を導入目的として、全体処分面積の2割程度とする。分譲価格については、常滑市街地や周辺地域との均衡に配慮しながら、優位性のある価格を設定する。借地方式については、事業用借地権を基本とし、おおむね土地価格の年2～3%の利回りで賃貸料を設定する。部分的に賃貸方式を導入したとはいえ、157<sup>㍿</sup>を分譲して2160億円の分譲収入を確保できるか予断を許さない。現在、愛知県企業庁は造成した企業用地が売れず、苦境に陥っている。99年度決算はなんとか「黒字」を保ったが、2000年度は「赤字」転落も予想される。用地会計の借入残高は約787億円、年間利息は13億円余りにも達する。在庫用地の総面積は252<sup>㍿</sup>にのぼり、新空港関連の用地造成により「塩漬け用地」がさらに膨れあがり、企業会計の悪化が懸念されている。<sup>14)</sup>

表5 空港近接部埋立造成事業に係る収支計画総括表

		全体計画額	備 考
総 収 入 額 ①		億円 2,450	
内 訳	分 譲 収 入	2,160	分譲予定面積：約157ha (空港島約70ha+対岸部約87ha) 平均分譲予定単価：約13万8千円/㎡ (約45万6千円/坪)
	賃 貸 収 入	290	賃貸予定面積：約36ha (空港島約18ha+対岸部約18ha) 予定賃貸料：土地価格の年利2～3%程度
総 事 業 費 ②		2,430	
内 訳	漁 業 補 償 費	190	
	工 事 費	1,560	護岸工事、埋立工事、 基盤整備(道路、緑地、キャナル整備等) 工事負担金(上下水道、道路、鉄道等)
	調 査 費	90	開発基本調査、地質調査、設計調査、 環境調査等
	建 設 利 息	330	起債予定利率：1.4～2.5%
	事 務 費	140	人件費、需用費、企業債取扱諸費
	予 備 費	120	
差 引 ①－②		20	

注) 上記収支計画は、今後の状況変化に対応して、適宜適切な見直しを行っていく。

出所) 愛知県企業庁資料(2001年10月)による。

第3に、地元自治体の財政への影響である。中部空港はその建設の経緯からしても、関西空港

以上に地元負担膨張の構図がみられる。それは連絡施設やアクセス整備などの関連事業で顕著である。名古屋空港の買い取り費用まで含めると、とりわけ愛知県の財政負担は相当な額となる。

愛知県財政は98年度に戦後初めて赤字に転落し、3兆1000億円の県債残高をかかえて財政硬直化が進行して、まさに借金で首が回らない状況にある。<sup>15)</sup>愛知県は99年に初めて財政中期試算を公表したが、2001年度当初予算をベースにした修正版をみても、今後の財政見通しは厳しいものがある。それによると2004年には1250億円、県債を目一杯に活用しても650億円の財源が不足する。ただし、この試算の前提には多くの問題がある。最大の問題は投資的経費を同額としており、今後さらに膨張する空港や万博関連の事業費が含まれていないことである。大規模プロジェクトを含まなくても、これだけの財源不足が予想されるわけである。県税の伸びを2%見込んでいるが、現在の経済状況をみると厳しいのでないか。また、目一杯に県債を活用するとしているが、県債残高が急増をつづけるなかで、はたして可能なのか。日本銀行名古屋支店は、2000年秋に愛知県債と名古屋市債を引き受けている金融機関に対して、異例の聞き取り調査を実施した。<sup>16)</sup>愛知県債の格付けが下がっており、県債の発行や消化にも困難が予想される。現在の財政状況だけでなく、新空港や万博という大規模プロジェクトの財政負担が県財政に影を落としている。

#### 4. 「拠点空港」整備をめぐる課題と方向

「構造改革」をかけた小泉内閣のもとで編成された2002年度一般会計予算案は、当初比1.7%減の81兆2300億円となった。「公約」となった国債30兆円枠を堅持するため、公共投資1割カットなどで一般歳出を4年ぶりに2.3%減額した。デフレ経済下の緊縮型予算となった。それでも国債依存度は37%に達し、国地方の長期債務残高は年度末に693兆円、GDPの1.4倍に膨らむ。特別会計を利用した「隠れ借金」1.5兆円も復活した。

公共事業費のなかの空港整備関係は、10.6%減の1464億円となった。大都市圏拠点空港に重点投資され、地方空港の新設事業はすべて見送られた。これは予算編成の基本方針において、公共投資の重点化として「今後の地方空港の新設について離島を除き抑制する」とされたことによる。関西空港の国費分（政府出資金と政府無利子貸付金）は20%減の324億円、首都圏第3空港の調査費は8.3%増の13億円となった。中部空港については概算要求より430億円削られたが、2次補正で約400億円前倒して盛り込んであり、今回の178億円とあわせると要求通りの予算となる。中部空港は「満額回答」の予算をうけて、旅客ターミナルの建設などが急ピッチですすすめられている。

それと政府予算案に先立って決定された特殊法人等整理合理化計画は、17法人の廃止、45法人の民営化、38法人の独立行政法人化を明記した。だが、廃止・民営化の対象になった法人でも骨抜きされ、実質的に組織が存続する例が目立つ。公共事業関係では、住宅金融公庫や都市基盤整備公団が原則5年以内に廃止されることになったが、道路4公団は「2002年中に第三者機関で民営化に向けた具体案を検討」にとどまった。この道路と政府系金融機関、空港が結論を先送りされることになり、抵抗の大きさを示している。成田・関西・中部の3空港に関しては、「上下分離

方式を含め民営化に向けて2002年中に政府で結論」となった。<sup>17)</sup>

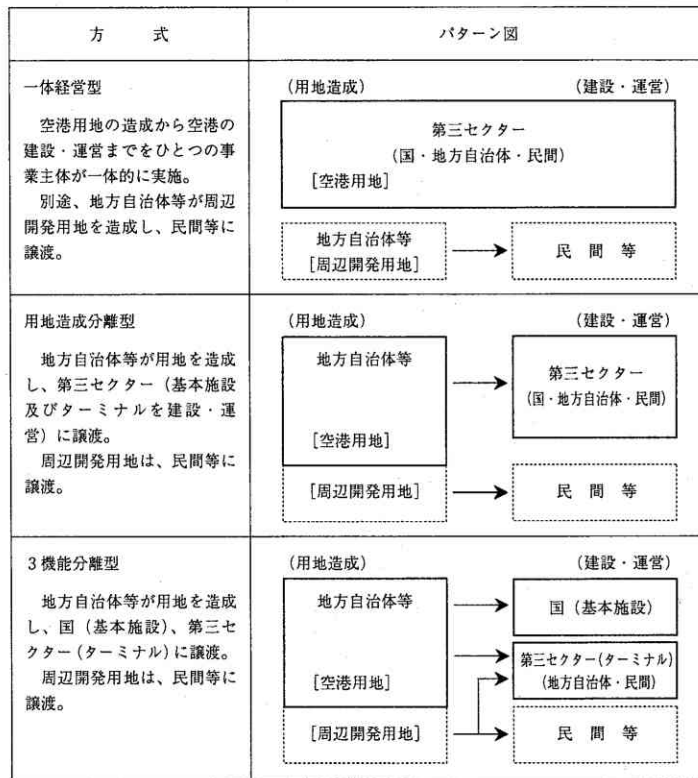
この「上下分離方式」は、冒頭でも述べたように国土交通省の3空港に関する改革案である。段階的に民営化するターミナル会社（上物法人）は、着陸料などで得た収入から土地や滑走路の利用料を滑走路法人（下物法人）に支払う。この法人は特殊法人か独立行政法人とする。滑走路法人は各空港について会計勘定を分けるが、それとは別に用地取得費などの債務を一括返済するための「特別債務処理勘定」を設置する。ターミナル会社から得た収入のうち毎年合計で1000億円強を繰り入れ、3空港の債務をまとめて返済する。関西2期が供用開始する2007年から30年間にわたり、成田が毎年503億円、関西が398億円、中部が147億円を支払う。3空港の土地に関する有利子負債額は、7年時点で関西8200億円、成田1400億円、中部2700億円の見込みである。成田は165億円も余計に負担することになり、このうち140億円が関西の債務償還に回されており、「関西救済」の色彩が濃くなっている。<sup>18)</sup>

拠点空港の整備方式としての「上下分離方式」は、最近になって提案されたものでない。95年8月の7次空整の中間とりまとめにおいて、関西2期について「空港施設の整備主体と用地造成の整備主体を分離した事業手法（主体分離方式）」の導入が提案された。中部についても、その方式の導入など事業の推進方策を早急に検討するとされた。関西空港の1期事業は用地造成を中心にした巨額の建設費により、空港会社が借金の重圧に苦しんでおり、「上下分離方式」が注目されたのである。用地造成を地元自治体が受けもち、巨額の投資負担を分散し、第三セクターの空港運営会社の負担を軽減するねらいであり、運輸省もこの方式を推進した。

こうした「上下分離方式」は、中部空港の整備構想でも検討されてきた。94年11月の中部空港調査会専門委員会「事業化に関する調査状況」においても、事業方式のパターンとして図4のような3方式が並列的に示されていた。関西1期のような一体経営型、用地造成分離型、3機能分離型である。これ以前にも新空港推進サイドからは、地元主導の用地造成が提起され、知事も議会でそれを検討するとしていた。先の報告書では一本化されなかったが、地元としては用地造成分離型に傾斜していく。95年2月には、知事も議会で正式に用地造成分離型による空港整備を表明した。そこでは空港島造成と、新空港埋立の土砂採取跡地や空港島対岸部の一体的な開発、さらには港湾整備など公共事業の組み合わせができるメリットが強調された。

愛知県は95年夏の航空審議会の意見聴取で「上下分離方式」を地元案として示した。早めに着工できるように、既存組織を活用して空港島の埋立を先行実施する戦略である。空港島の埋立を県（企業庁）が行い、その上につくる空港施設の建設と運営を国・自治体・民間が出資する特殊法人が担当する。こうした「上下分離方式」に対して、自治省は法令上から疑義があるとした。空港整備法では第1種空港は国の責任を明記しており、地方自治法第2条2項で「国は……地方公共団体に負担を転嫁するような施策を行ってはならない」と定めていたからである。「上下分離方式」は結局、中部空港では採用されず、関西2期事業で採用されることになる。

図4 事業方式のパターン



出所) 中部空港調査会『中部新国際空港事業化に関する調査状況について』1994年、12ページ。

関西空港2期事業は総額1兆5600億円にのぼり、当初計画の1.4倍に膨張した1期事業より1000億円も多い。このうち上物にあたる空港施設は4200億円、下物にあたる空港用地は1兆1400億円である。1期事業では空港会社が両方を担当したが、あまりにも重い負担により経営が破たんして、「上下分離方式」が採用されることになった。空港会社と地元自治体が2.5億円を出資して関西空港用地造成会社が設立され、用地造成が先行実施される。空港施設の出資金は30%、国と民間の負担割合は2:1である。空港用地の方は出資金30%、無利子貸付金25%とされ、それぞれ国と自治体が2:1の割合で負担する。巨額の費用がかかる用地造成の無利子資金のウェイトを高めて、空港会社の負担を軽減するものである。それにより地元自治体は出資金1140億円、無利子貸付金950億円、あわせて2090億円の負担となり、1期事業に比べて2.8倍となる。とくに大阪府は1172億円、大阪市は586億円となり、それぞれ1期事業の負担額に比べて3.2倍も増えている。

関西空港会社の経営が悪化するなかで、膨大な事業費をとまなう2期事業に対する批判が高まる。「構造改革」のもとで、2期事業見直しが政治問題化してくる。表6に見直し案の概要が示してあるが、当初計画の事業費を4500億円削減し、段階的施工として3100億円を2007年以降に先送



りするものである。それと2007年の供用時の用地造成費に対する無利子資金割合が当初の55%から69.7%、総事業費が48.3%から67.8%に引き上げられた。全体としての事業費削減、とりわけ用地造成費の借入負担をできるだけ減らして、空港会社の破たんを回避する。地元自治体の負担額は当初計画と変わらず、結果的に地元負担膨張の構図となっている。

表6 関空2期事業費見直し案の概要

表中の段階的施工は2007年以降に先送り

用地造成	当 初 計 画	1兆1,400億円	
	事業費の削減	削減額	1,400億円程度
		削減の例	施工上の工夫 効率的な工事実施 C滑走路の取付部の地盤改良の先送り
	段階的施工	先送り額	1,000億円程度
		段階的施工の例	北側連絡誘導路の整備 北側エプロン地区の用地造成 護岸の嵩上げ
	供用時の圧縮額	2,400億円程度	
施設設備	当 初 計 画	4,200億円	
	2007年まで	事業費	2,100億円程度
		事業内容	平行滑走路（4,000m） 平行誘導路 南側連絡誘導路 南側エプロンの一部 航空保安施設等
	段階的施工	事業費	2,100億円程度
		事業内容	旅客取扱施設 エプロン等
	供用時の圧縮額	2,100億円程度	
参 考	当初計画における総事業費		1兆5,600億円
	見直し案による2007年までの圧縮額合計		4,500億円程度
	見直し案による2007年までの総事業費		1兆1,100億円程度
	見直し案による段階的施工分合計		3,100億円程度
	※の単位は億円		
考	無 利 子 資 金 ※	用地造成	出資 国 2,280 自治体 1,140 計3,420
			貸付 国 1,900 自治体 950 計2,850
		計 国 4,180 自治体 2,090 計6,270	
	施設設備	出資 国 840 民間 420 計1,260	
		無 利 子 資 金 合 計	国 5,020 自治体 2,090 民間 420 計7,530
供用時の用地造成費に対する無利子資金割合			55.0%（当初計画）→69.7%
供用時の総事業費に対する無利子資金割合*			48.3%（当初計画）→67.8%

注) (1)「関西国際空港の事業推進方策に関する検討会議中間とりまとめ(案)」をもとに月刊同友社が作成。ただし、上物に対する国および経済界(民間)の出資は2011年までとなっているので厳密な数字ではない。

(2)『新空港レビュー』(関西空港部会報) No.275、52ページ。

こうした関西空港2期事業の見直し案では、会計検査院の報告のように空港会社の破たんを回避できないことは明らかである。そのため特殊法人改革の一環として、「上下分離方式」や成田・関西・中部3空港の再編が提起されてきたといえる。グローバル化のもとで、空港社会資本は激しい国際競争の渦中にあり、「拠点空港」再編は国内問題にとどまらなくなっている。関西空港2期事業、さらには急ピッチで建設がすすめられている中部空港を含めて、「拠点空港」整備の再検討がせまられている。

## 注

- 1) A.O.Hirschman, The Strategy of Economic Development, 1953  
(麻田四郎訳『経済発展の戦略』 叡松堂出版、1961年、145ページ)
- 2) 宮本憲一『社会資本論』有斐閣、1967年、同改訂版、1976年。あわせて宮本憲一・山田明編『公共事業と現代資本主義』垣内出版、1982年の第1章も参照のこと。
- 3) 重森暁『分権社会の政策と財政』桜井書店、2001年の第2章参照。また、同著でも引用されている林紘一郎『インフォ・コミュニケーションの時代』中公新書、1984年も参照。
- 4) H.Schreiber, Sinfonie der Strasse, 1960 (関楠生『道の文化史』岩波書店、1962年、序言！)
- 5) 航空政策研究会編『現代の航空輸送』勁草書房、1995年、4～7ページ。
- 6) 財政調査会編『国の予算』1970年版、同友書房、588ページ。なお、空港整備の行財政システムについては、遠藤宏一・森靖雄・山田明編『国際化への空港構想』大月書店、1993年の第10章Aの拙稿を参照されたい。
- 7) 総務省『空港の整備等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告』2001年5月、16～17ページ。
- 8) 『読売新聞』2001年11月3日付。
- 9) 会計検査院のホームページ (<http://www.jbaudit.go.jp/gaiyou12/5kensa/11.htm>) による。
- 10) 『中日新聞』2001年12月26日付。11月8日付の『日本経済新聞』においても、「来年度の中部空港建設費増額と引き換えに国に跡地購入を確約する。県の将来負担が先行して決まる一方、GA空港の採算性確保や滑走路の処分といった跡地問題の根幹にかかわる部分は依然、視界不良だ」、GA空港は赤字必至と指摘していた。その一方で、地元3市町からは航空自衛隊小牧基地の機能強化に強い懸念が表明されている。
- 11) 在日外国航空会社協議会は2000年10月、「急降下が求められる高水準の日本の民間航空経費」という声明書を出した。中部空港についても次のような厳しい指摘をして、新空港の必要性に疑問を呈している。「名古屋には既に使用可能な滑走路を1本有する空港がある。同滑走路の使用率は飽和点からほど遠い。名古屋地区で24時間空港への格別の要請はなく、既に同空港にはヨーロッパやアメリカからの長距離便に対処できる2740mの滑走路がある。新中部国際空港は主に中部地域の威信のための施設として案出されたものである。それはさらに長い滑走路を望む航空会社からの圧力に応じて着想されたものではない。」
- 12) 『朝日新聞』の2001年5月25日付の「甘い予測の背景は」と題した社説において、総務省の勧告を紹介している。そのなかで「費用対効果の分析でも、利用者の便益を大きく見せるために操作が施される。建設中の中部国際空港では、旅客が北米に行くのに成田空港や関西空港ではなく、新潟経由で韓国・ソウル空港へ飛ぶ例まで引いて、便利さを強調している」と指摘している。
- 13) 三菱総合研究所『中部国際空港近接部事業化実施調査』1999年3月において、年間集客目標2000万人の中核プロジェクトにかかわる事業計画の検討などがなされている。そのなかでエンターテインメント・パークについて、「パチンコ、カジノゲーム、ナイトアミューズメント等既存市街地、競艇場との連動に配慮した大人の”遊び”の施設で構成する」と述べている。
- 14) 大阪府の企業局は10年後を目途に事業収束を図る方針を打ち出した。大阪府企業局『企業局の収支見通しと会計のあり方』(案)、同『りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し』(案) 2001年8月を参照。
- 15) 愛知県『愛知県第3次行革大綱改訂に向けた最終とりまとめ』2001年11月において、自治体リストラや財政再建の方向が提示されている。
- 16) 『朝日新聞』2000年10月8日付。
- 17) こうした結論の先送りには、空港の特殊法人改革をめぐる東西選出議員の激しいつばぜり合いがあったという。「関空が抱える借金の面倒をみれば、成田の着陸料引き下げも一段と遠のく。空港という巨大な国民の財産をめぐる『東西対立』は落としどころが見えてこない。」(『日本経済新聞』2001年12月

24日付)

18) 『日本経済新聞』2001年11月18日付。