中部空港 公共事業改革の試み

「コストを削れ」奮闘中

愛知県常滑沖に二〇〇五年開港をめざす中部国際空港。その建設を担う官民出資会社が設立されて半年、トヨタ自動車出身の社長が従来にないコスト削減策を打ち出している。米国のコンサルタント会社に建設計画の無駄を点検するよう依頼。業者の談合で工事費が割高になるのを防ぐために値段で発注先を決める入札をやめ、提案内容の総合判断で契約することにしたほか、「政治工作」を排除する規定を設けた。空港計画の採算性が疑問視されるなか、せめてコストを抑えようという「民間の発想」だ。（寺光　太郎）

中部国際空港　愛知県常滑市の沖合三キロを埋め立ててつくる。関西空港に次ぐ海上空港。昨年末に着工が決まり、愛知万博の開かれる二〇〇五年開港をめざす。関連施設を含めた総事業費は約一兆五千億円。うち空港整備費は七千六百八十億円。約五百八十ヘクタールの空港島に二十四時間使える三千五百メートル滑走路一本を整備する。来年度事業費は八百五十七億円の見込みで、漁業補償交渉が終わり次第、島の護岸工事に入る。中部国際空港会社は空港の建設・運営主体として五月一日に設立。株主は国四割、愛知県などの地方自治体一割、トヨタ自動車、中部電力など民間企業五割で構成する。社長には、トヨタ自動車取締役から系列の関東自動車工業社長になった平野幸久氏が就任した。

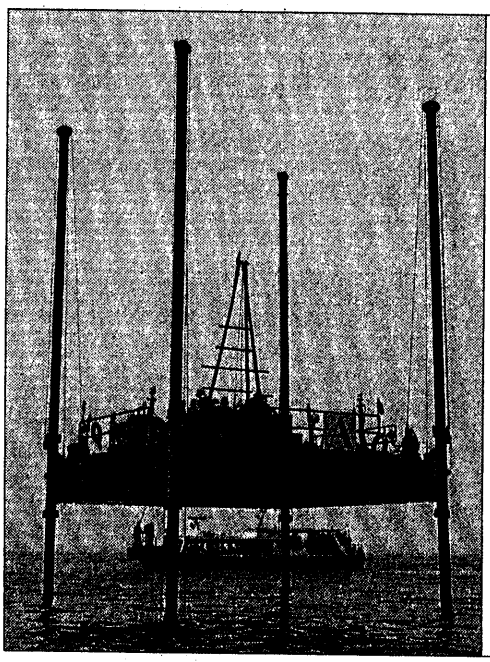
●トヨタの経験活用

中部国際空港会社（本社・名古屋市）は今月一日、コスト削減の点検業務を米大手建設コンサルタント「ハンスコム・アソシエイツ」と日本の「サトウ・ファシリティーズ・コンサルタンツ」の日米連合に発注した。ハンスコムはニューヨークのケネディ空港など世界二百三十五の空港整備で実績がある。

この業務は「コストマネジメント」（費用管理）と呼ばれ、事業の資金計画や設計、資材調達、施工、維持・管理などの全体を点検する。空港のように工事内容が大型で複雑なほど効果は大きいといわれる。

欧米で一般的な手法ながら日本の大型公共事業では初めて。最初は空港会社が採用を運輸省などに打診したところ「それこそ無駄遣いにならないのか」との反応が返ってきた。それでも導入したのは、空港会社の平野幸久社長(六〇)がトヨタ時代に英国の現地生産工場の建設を担当、この手法を採用した経験から「コスト削減に役立つ」と評価していたためだ。

民間人社長　政官業もたれ合い排除



中部国際空港の建設予定海域では、埋め立てに備えたボーリング調査が実施された＝今年4月、愛知県常滑沖で

日本側代表の佐藤隆良氏(五三)は「日本は膨大な建設投資を続け、コストよりつくること自体が優先された。いまでは世界で最も建設コストが高い。中部空港で成功すれば日本のほかの公共事業でも採り入れられ、コスト削減に役立つだろう」と期待する。

●発注は内容重視で

「いまの競争入札は値段だけで決めるから業者の談合を防げない」

「民間流で発注しても問題はない。要は結果に責任を持てるかだ」

空港会社で毎週開く幹部の会議で毎回のように工事の発注方法が論議され、民間企業の出身者からどんな意見が相次いだ。

最低価格を示した業者が落札する競争入札では、業者が談合で事前に価格を打ち合わせ、事業費が割高になりがちだ。また、値段だけの判断では優れた技術や工法の提案を取り逃がす恐れがある。

これに対して「官」側は愛知県庁からの出向者らが「競争入札は発注先を決める過程が公正だ」と反論した。

結局、空港会社は十月末、埋め立てや滑走路、ターミナル施設などの大型工事については、公募で業者を募り、価格だけでなく提案内容も含めた総合評価で発注することを内定した。コスト削減につながる技術提案に対しては削減分の一部を報酬として払う「バリュー・エンジニアリング」（価値工学）方式も導入し、内容を重視する。

一方で、選定過程が不透明になるとの批判を避けるため、漏れた業者には理由を納得するまで説明するほか、選考理由は公表する方針だ。

入札制度に詳しい国島正彦東大教授は「価格と内容で発注先を決めるなら、その過程のデータは基本的に閲覧可能にすべきだ。税金を使う以上、発注者は公正に事業執行されていることを説明する責任がある」と情報開示の必要性を強調する。

米社に点検業務依頼／問われる選考情報開示

「選考結果に影響を与えるよう、工作が行われたもの」。空港会社は八月に発注したターミナル基本計画調査の募集要項で、業者の失格要件のひとつとして明記した。「政治ルートを使って会社に圧力をかけたら即レッドカード（退場）にする」（会社幹部）という意味だ。

九月に開かれた業者向け説明会でも、空港会社の担当課長が繰り返した。

実際、空港会社には「工作」につながる例が早くもあった。七月の参院選の期間中、ある地元の政治家が空港会社に「建設業者らに（支援するよう）一声かけてもらえないか」と頼んできた。このときは応対した幹部が「会社ができたばかりでそんなつながりはない」と断った。

日本の公共事業は、政治家の口きき、官僚の天下り、業者の高値受注と選挙応援という「政・官・業」のもたれ合いの中で、税金が不透明に使われてきた。

●背景に採算性不安

空港会社がコスト削減に躍起になる背景には採算性に対する不安がある。

二〇〇五年開港後、五年程度で単年度黒字」。この皮算用は成田や関西空港並みの世界一高い着陸料をとり、二〇一〇年の利用者数が現在の名古屋空港の五割増になるとの予測に基づいている。

しかし、前提となる日本の国内総生産（GDP）年平均二・五％の伸びもアジア地域の七％成長もこの不況で望みにくく、利用者は増えそうにない。関空から客を奪いアジアのハブ空港をめざすなら着陸料を値下げするしかない。

逆にコスト増の要因が相次ぐ。

海上空港との連絡施設をつくり、対岸部を埋め立てる愛知県は今夏、空港会社に連絡用の鉄道や道路の整備費約二千億円の一部負担を持ちかけた。地元の関係者は「連絡施設の事業を空港本体と分離したのは事業費を少なく見せかけて空港建設を認めさせる作戦」と解説する。空港会社は「要求は過大だ」と反発している。

平野社長は「すべてが思い通りに運ぶとは考えていないが、事業の効率化のためなら何でも試したい。経営者として、株主に配当できるような会社をめざす」と話している。