

空港政策とコンサルタントサービス 【杉浦 英俊（専門分多：空港）】

FellowLink 倶楽部 2014/04/01 #9 に寄稿

建設に関する調査・計画・設計等のサービスを行う建設コンサルタントに身を置き、35年以上に渡り空港に関わる調査・計画・設計業務に携わってきました。1980年代から90年代は地方空港整備華やかかなりし時代で、まさに北は北海道から南は沖縄まで多くの空港の計画・設計に携わりました。

新しい世紀に入った2001年、国土交通省は「地方空港の配置という側面では空港整備は概成したとのことから今後の地方空港整備を抑制し、一方で大都市圏空港整備に投資を集中する」とした新しい空港政策を発表しました。それを受けて羽田空港の再拡張事業がスタートし、そのなかでPFI事業者選定への応募作業に参加しこれまでとは違った業務を経験することができました。

新たな空港政策によって首都圏空港容量拡大が実現される一方で、整備を抑制された地方空港では、空港政策の重要課題が「整備」から「運用」へとシフトするなかで「空港経営の一体化と民営化」が推し進められていくこととなります。来年度からは仙台空港を手始めとして地方空港の運営権売却のための諸手続きが進められると思いますが、コンサルタントが参画できる可能性は大きいと思っています。

一方、海外に目を転じるとアジアの新興国においては未だにインフラ整備に対する需要は旺盛で、空港整備に関しては首都圏における第2空港整備や地方空港の機能向上といったプロジェクトが目白押しです。しかし、これらの事業スキームは「過去の円借款を利用した事業スキーム」主体から「民間企業の参加によるPPPスキーム」主体へと変化してきており、建設コンサルタントにおいてもスキームの変化に応じて、過去そうであった「需要規模に応じた施設計画を行い、それに基づいて設計をする」という業務から、「ステークホルダーと経営に視点を置いた計画・設計」が求められるようになってきていると思われます。

このように、空港政策の変化や市場の要求に応じてコンサルタントサービスの内容も少しずつ変化してきていますが、基本的には、「1.利用者すなわち旅客や航空会社の満足、2.空港経営における収入、3.地域との協調といった観点からこれらを最大化できる空港計画、空港運営」を行うことが重要であると考えています。国内の地方空港における運営であっても、海外の空港整備におけるPPP事業であっても共通して使用できる最も基本的なものさしであると理解しており、自身のコンサルタントサービスにおいて常に意識しているものです。

建設コンサルタントという仕事はいつも時間との戦いで、限られた時間のなかでクライアントに満足していただけるアウトプットを提供しなければなりません。そのためには常に思考の過程を明快にしておく必要があり、上記の3つの視点に基づく思考は解決の出口への最短経路を示してくれます。これまではほとんどの時間を国内業務に充ててきましたが、今後は海外業務に軸足を移しPPPに取り組んでいきたいと考えています。