

2019. 7. 10

日本大学特任教授・筑波大学名誉教授 石田 東生

社整審・交通審技術部会 基本政策懇談会 話題提供

国際ゲートウェイ(空港・港湾)

1. 国際ゲートウェイを考える視点

- ・ 国際ゲートウェイの重要性は改めて指摘するまでもない。製造業、農業、観光業などの産業面からみても、国民生活への貢献からみても、国を支える最重要基幹インフラの一つである。
- ・ その代表が国際空港であり、国際コンテナターミナルであるが、現在のサービスレベルは満足できるものであろうか。
- ・ 国際ゲートウェイに関する政策は、私自身外野から見ているだけであるが、戦後日本の高度成長を支えた臨海開発を主導した港湾政策のように、現在の日本が直面する経済や交流のグローバル化・アジア連携を見据えこれからの日本をリードするような政策形成になっていないという印象がある。いろいろな意味で停滞し続けているわが国の、この20年間の動向や気分には左右されている感が、他のインフラと同じではあるが、否めない。
- ・ これをなんとか打破したいと考えているのは私一人ではないと思う。科学的な政策形成と評価は基本的に過去のトレンドによる将来想定によりなされることが一般的であり、正しい道でもあるが、20年以上にわたる日本の経済停滞、そして何より足元の需要動向に、仕方がないところではあるが、基本的に需要想定が左右され、未来を切り開くという観点に立った政策形成色はどうしても薄まる。
- ・ その結果、国際空港のサービス水準と活用のレベル、国際コンテナ港湾のサービスは近隣諸国や欧米諸国に劣後している、と考えている。
- ・ 例えば、東京、国際空港と利用状況はロンドン、パリ、ニューヨークの圏域人口、航空旅客数、離発着回数と人口一人当たりのそれぞれは、下表の示す通りであり、東京圏の航空需要と空港容量は他の3都市圏に比べて極端に少ないことが見て取れる。

	東京	ロンドン	パリ	ニューヨーク
圏域人口(万人)	4,591	1,750	1,169	2,189
空港数	2	5	2	3
航空旅客数(万人)	11,265	15,047	9,544	12,278
人口一人当たり	2.45(1)	8.60(3.5)	8.16(3.3)	5.61(2.3)
離発着回数(万回)	66.1	110.9	70.6	121.2
人口千人当たり	14.4(1)	63.4(4.4)	60.4(4.2)	58.5(4.1)

()は東京に対する比率

(データは2015年時点のもの)

- ・ 理由はいろいろとあろうが、最大のものはEUや北米は経済圏、交流圏が広いことにあるのではないだろうか。EUのワルシャワーリスボン間、アメリカのフロリダーシアトル間の距離は東京ーマニラ間とほぼ同じであり、こ

の広い圏域において活動するために速い交通手段が広く使われている。インドまで考えると、EU圏、北米圏をはるかに上回る広さ、人口、GDPをこの地域はすでに有しており、しかも最も成長が早い地域でもある。日本経済の内需率は90%程度であり、基本的にはこの傾向が続くと思うが、アジアの成長、グローバル経済化の進展が進むことも確実である。このことにどう対処しようとしているのかが、広く共有されているとは言えないと思うがいかがであろうか。

- また、世界は低騒音・高燃費という環境にやさしい中小型機の活用が近距離路線で進んでいて、高頻度運行が活発である。大都市圏空港の容量制約から機材を大型化せざるを得ないというわが国の状況と大きく異なっている。この点からも、大都市圏空港のさらなる機能強化が期待される。
- このように考えると、かなり頑張った政策の打ち出しが求められるのではないかと思い、以下に愚見を述べる。

2. 世界最高水準のサービスを提供できる国際コンテナ港湾の整備

- 日本で最高の整備とサービスの水準を有する港湾は京浜港・伊勢湾・阪神港であり、スーパー中枢港湾に指定されている。そしてハイパー中枢港湾もこれらから指定されている。現時点の施設整備レベルや需要構造からみると、非常に重要な港湾であることは論を俟たないが、いくつかの宿命的な課題を有していてもいないだろうか。
- これらは、南海トラフ地震・首都圏直下地震への対処という国土強靱化の視点、海上交通が輻輳している湾の湾奥に位置しており速度競争からみて厳しい状況であること、主として人為的理由により24時間操業やAI等による自動化が難しいことなどである。
- 日本全体の強靱化、安全保障も考え、世界最高水準のサービスが提供できる自動化・効率化をとことん追求した港湾を日本海側に整備することを検討してはいかがであろうか。
- 数年前に、日本プロジェクト産業協議会で今後の日本の国土構造と社会資本政策を検討した際には、大阪・名古屋との関係、南海トラフ地震への備え(バックアップ機能)、高速道路への近接性、日本海の可能性(上海、香港・高雄・釜山との競争と連携、北極海航路、北米への距離など)、水深などを考えて、詳細な検討はできなかったものの(したがって、間違いはありうる)、敦賀・舞鶴に実験的な最先進の港湾整備の検討を始めるべきだとの提言を行った。
- 特に、南海トラフ地震に備えたバックアップ機能の確保、国全体の強靱化、国際関係に左右されない安定的な港湾サービスの維持などから見ても、検討の価値はあると思う。

3. 国際空港の整備について

- 成田空港の第3滑走路の整備、羽田空港の機能向上についての議論と努力が続けられていて、高く評価できる。しかし、先ほども述べたように先進諸国に比べると、航空の活用レベルがまだまだ低く、首都圏空港機能強化で想定されている需要レベルも、国際ベンチマークから見ると過少想定であるといえるのではないか。
- 今後、わが国がアジア連携の中での成長を目指すのであれば、航空交通をさらに発展させなければならない。逆に言うと、今のレベルの航空活用レベルが続くとするのであれば、それは日本が世界経済から姿を消して

いることを意味する。国際環境旅客の急増という客観情勢、アジア連携を強化し成長を目指すという政策意志を明確に打ち出し、積極的な機能強化を思い切って検討すべきではないか。

- 大都市圏空港だけでなく、地方創生、観光地域づくりの点からは、地方空港の機能強化も検討すべきである。滑走路、ターミナルといった空港施設だけでなく、空港内でのCIQ、空港外との連携も重要である。
- この時に杞憂に終わることを願うものであるが、空港の民営化のあり方も気にはなるところではある。英国ヒースロー空港は完全民営化されているが、会社が第5ターミナルの自己ファイナンスによる整備を終了したし、用地取得という大きな課題もあり実現の目途はたっていないそうであるが、第3滑走路の整備にコミットしているとのことである。
- 維持管理的民営化に加えて、インフラ整備も視野に入れた民営化のあり方も研究すべきであると考ええる。

4. 終わりに

- 国際ゲートウェイは我が国の将来を左右する重要インフラである。中長期的な国家ビジョン、国土像についての思い切った、理想的すぎて実現性に欠けると避難されるような議論が今こそ必要であろうし、そこからのバックキャスト的計画論とそのための検討を行うという強い意志が必要だと考える。