

巻頭言

東アジア大交流時代の 我が国の交通システムのありかた

屋井 鉄 雄



近年、我が国の主要な空港や港湾のハブ機能強化が語られる。しかし、これらの重要性は随分前から指摘されており、今の議論に論点としての新しさはあまりない。我が国がまだ自信を持っていた時代には、何もせずにハブなど勝手に出来るとの自惚れがあり、経済が停滞し始めるとやっぱりハブだと言う。既に近隣国は成長を遂げ、今更拠点整備だけでハブが容易に実現できるほど市場も簡単には動かないだろう。

国際競争力の向上や国土地域の魅力向上などは、戦略的で持続的な政策運営が求められる分野である。長期的視野を持ち変化に柔軟な戦略が欠かせない。港湾は長期計画の法制度を持つが、自治体が革新的な国際戦略を展開するためには、国の包括的な制度支援も必要になろう。一方、空港では港湾のような計画制度すら存在せず、場当たりの政策対応の繰り返しで現在に至っている。今になってハブと言うが、その実現に必要な政策継続性の確保には、一時の政策ではなく、時の政権を超えて維持されるべき制度設計が根底に必要となる。だが、そのような構想は現在に至るまでほぼ見られない。

さて、我が国の空港や港湾を含む、都市間交通システムの整備は、全国総合計画による調整はあったものの、新幹線、高速道路、空港、港湾等がそれぞれネットワークや拠点を広げて今日に至っている。近年は、不要な地方空港を整備したとのマスコミ批判を受けることもあるが、空港とてフランスの300に比べれば我が国の100などまだ少ないし、米国では本年初頭に8万人に満たない小都市で、3,000 m級滑走路の新空港を開港させている。一般論として、無駄やもったいないという議論は地球温暖化の時代に相応しいが、より重要なことは、世界に目を向けつつ、東アジア大交流の時代に、我が国の個々の施設を如何に利活用するかに一層知恵を絞ることだろう。

高度成長時代には多少の多重投資や過当競争も許されたが、これからは適度な競争と適度な連携が志向されるべきだろう。近隣国に目を向ければ、中国では新

幹線が上海虹橋空港に乗り入れ、航空と高速鉄道との連携強化を図ろうとしている。高速鉄道計画の進展する米国でも、全米10位の経済規模を有するフロリダのオーランドからタンパに至るコリドーでは、高速鉄道をオーランド空港からタンパ市内に展開し、地域の国際競争力を一層高める構想を持つ。欧州から始まった航空と高速鉄道との連携による地域の競争優位性の強化は、アジアや米国にも波及しつつある。

我が国には優れた新幹線鉄道網があり、今後の整備も期待されるが、空港との連携という点はまったく考慮されていない。航空は新幹線の競合相手との意識が障壁であったと推察されるが、将来の競争力向上を考えるなら、国内交通網と国際ゲートである空港との結節強化は誰もが考える方向性である。このとき大都市圏は言うまでもなく、地方空港を高速鉄道網に結節させて、国際ネットワーク上に位置付け、LCCやチャーター便、国際地域航空等と高速鉄道とを結ぶ包括的なサービス展開が構想できよう。条件が整えば、我が国の鉄道会社が地方空港を安価に保有することも考えられ、そのことで企業の国際ブランドイメージを高める経営戦略も可能になると考えられる。

羽田、福岡等の大都市部の結節強化は言うに及ばず、従来から検討された新潟や静岡等に加え、新幹線駅からほど近い花巻空港なども将来の結節候補になろう。我が国が高速鉄道網と空港とを連結させコリドー単位で競争力を高め、さらに韓国、中国、台湾も同様なコリドー整備を進め、それらが広域で連携すれば、北東アジア地域の国際優位性を一体的に高めることが可能であろう。そのことで欧州、北米等との大陸間競争に十分に対抗可能な地域が形成できる。そのためには、長期戦略のもとで近隣国との連携強化を進める必要があり、これら国際交通システムに関わる政策継続性を保つ制度基盤を構築することも必要になる。さて、これからの我が国でどうすればそれが可能になるのだろうか。