

港湾・空港クラスターによる地域再生フォーラム

港湾・空港を核としたものづくり産業集積による地域再生

港湾・空港クラスターによる地域再生フォーラム実行委員会主催によるフォーラムが、70名を超える参加者を得て、4月25日(金)に札幌市内で開催されました。

フォーラムの目的は、北海道の地政学的な優位性を最大限に活用し、北のゲートウェイとして世界に開かれた窓として苫小牧港と新千歳空港をグローバル拠点として位置づけ、産業集積をさらに活発にすることによって、北海道の再生を図ろうというものです。

基調講演では、札幌国際大学教授和田忠久氏が、昨年12月に内閣府の地方再生優秀賞を受賞された「地方再生とアジアゲートウェイ構想への貢献」、(財)国土計画協会顧問今野修平氏が「新千歳空港と苫小牧港グローバル拠点化への新しい可能性と克服すべき課題」についてお話され、その後、パネルディスカッションを行いました。

基調講演 1

地方再生とアジアゲートウェイ構想への貢献



和田 忠久氏
札幌国際大学教授

昨年発表された国立社会保障・人口問題研究所の発表では、今から27年後の2035年には北海道の人口は120万人減少し440万人となり、そのうち40%が65歳以上になるといいます。北海道にとっては「不都合な真実」です。

一方で、北海道にとって「都合の良い真実」とは、今新千歳から北米へ向かう最も安い運賃は、シーズンオフの時に台湾のエバー航空が出す運賃で、新千歳から台北へ行って、台北から北米へ、そして北米から台北、台北から新千歳に戻ってくるもので、10万円を切ります。これを台北から新千歳、そして北米へという路線にできれば、アジアのお客さんが北米へいく中継点としての位置づけができるのではないかと思います。しかし、現実はそうなっていません。

現在、羽田空港から関西国際空港へ行って、それからアジアへ行く便はお客さんが増えています。それなら、羽田から新千歳に来て北米へ行く便はなぜできないのか。それは、ひとつは航空輸送に関する制度設計の問題です。日本では、空港使用料を着陸時の飛行機の重さにかけています。航空会社はもうけようとするれば、できるだけ着陸回数を減らして、できるだけお客さんのいるところ（東京）に大きな飛行機で運ぼうとすることになります。ところが、アメリカは運賃に対して税金がかかってきますから、着陸回数を気にしなくていいので、途中でどこかに降りて、またそこから目的地に向かって飛んでも、着陸料がかからないので、複数の路線設定ができるのです。

運賃の設定の仕方がJRの特急と鈍行の設定とを考えていただければ、わかりやすいと思います。現に今、札幌から福岡に行くときに直で行く場合と、羽田経由で行く場合には、羽田経由を安く設定する旅行会社が出てきています。

日本では、東京・羽田の需要というのはものすごく多いのだから、海を埋め立てて空港をつくるべきだという議論が東京では普通に行われています。しかし、大都市に巨大空港を造っても費用対効果が伴わないというのはすぐ分かる

空港使用料等の日米課金方式の相違

- ・日本は着陸時の航空機重量に課金＝運賃の約16%
- ⇕
- ・米国はチケットに課税＝運賃の10%
- ・米国の着陸料＝運賃の約1%

ことです。羽田を例えば拡張する、そうすると需要が追いついていき、更に拡張すると造るためのコストがうなぎのぼりで採算が取れなくなるといことです。特定の路線に集中してしまう主要な原因が税金のかけ方にあるのなら、その制度自体を変えてみてはどうかというのが私の主張です。

基調講演 2

新千歳空港・苫小牧港のグローバル拠点化



今野 修平氏
財国土計画協会顧問

日本列島を洗う3つの基本潮流

今日、日本を取り囲む基本潮流を考えてみると3つの流れがあります。ひとつはグローバル化であり、1990年に70年間の社会主義経済・社会主義国家のソビエト連邦が崩壊して、中国も市場開放、規制緩和の流れに世界が乗る形になりまして、世界が基本的に経済は市場経済でいかざるを得なくなったということです。そこで、市場開放、規制緩和の中に日本も乗る形となり、地方の問題を考える場合もグローバル化の中で考えざるを得ないのです。

二つ目は人口減少ということです。私は国土庁の総括計画官として第3次全国総合開発計画を立てまして、そのとき既に、日本の将来は人口が減少するというを、国の基本であります全国総合開発計画に出した経緯があり、そのときは誰も真剣に考えていませんでした。それがどうして今になって急に人口減少を騒ぎ出したのかがわかりません。私は人口減少の克服策は、一人当たりの生産性をどう上げるか、質をどうあげるか、そして経済活動の付加価値を高めるところに置き換えていけば、人口減少の衝撃をかなり緩和できると考えています。つまり、一人当たりのGDPをあげることに取り組んでいくべきだと思います。

三つ目は結節型国土への再編が進んできているということです。近代化とは都市化であり、工業化であると学校で学んできましたが、今はどうでしょうか。日本で産業革命が起きた一番



古い都市である大阪はどうしようもない不況にあえいでいます。川崎は東京と横浜の間にあってすら人口減少しています。これに対して、工業人口比率も工業生産額もゼロに近いような低水準の札幌や仙台、福岡の方が元気いのです。したがって、工業生産や農業生産のために、あるいは工業を導入することによって地域を活性化させようという政策は成り立たなくなってきたといえましょう。

したがって、いま政策大転換をしないと21世紀は生きていけないことになります。市場は世界に全部開放されていますから、そういう中で競争に打ち勝たないといけません。つまり、工業開発ではなくて、市場開発をいかにしていくかが重要です。人口が減少しても、世界をマーケットに考えると生産性を上げればしのげると思います。

北海道の開発課題と戦略

北海道はこれまで食料供給基地ということでもずっときました。今は、産業構造からいうと工業化ではなくて、既に3次産業化、金融・情報・国際拠点機能等の未発達をどう克服するかというところにテーマが絞られてきているのに、まだ理解されていません。北海道は明治以来100年間、国の食料基地として機能してきましたが、今ここまで追い詰められているのはなぜか、原因はもっと根本的なところにあるのです。

北海道周辺の幹線交通ネットワークの変化

明治になって日本と世界を結ぶメイン幹線は、港湾や海運でいうと北米航路ですが、ものすごく厳しい海運同盟に世界中の船会社の大きなところが参加しており、その航路によって動くところは香港・上海・門司・神戸・名古屋・清水・横浜から太平洋を横断してサンフランシスコ・ロサンゼルスに行っていたのです。これ

が日本を支えたメインの交通路だったのです。北海道はそこから札幌に位置を取れば1000km弱の支線です。東北も500kmからの距離をコストの高いローカル交通でこれにぶら下がっていたのです。

したがって、工業生産が増えても、農業生産が起きても、北海道・東北のものはコストが高くてアメリカ市場に入っていけなかったのです。せめて、東京に牛乳やジャガイモを供給しましょうという形であったのです。それを克服していかななくてはならないのです。

さて、ここで朗報を申し上げます。地球温暖化で北極圏の氷が融けた結果、北極圏で一般の船が走れるようになってきました。その社会的実験をEUが今年7月に行います。ベーリング海峡を通過して日本に来るのです。今までスエズ経由でヨーロッパへ結んでいたのより、なんと船が走る距離が4割減の6割になる。当然ものすごいコストダウンが図れるのです。同じように北米の東岸はパナマ経由で行っていましたが、これも通れるようになりました。これを北極海西航路、北極海東航路と名前までヨーロッパでは決まりました。この商業船が今年7月に試験運航することになったのです。これがベーリング海峡を抜け、千島列島の沖を通過して津軽海峡へ真っすぐ来る。この航路を通ると一番先に日本列島で見えるのが襟裳岬です。こうして、

北極海航路と新太平洋—極東航路



苫小牧港、新千歳空港は、空からも海からも基礎条件が大きく変わってきたのです。このような恩恵というのは、北海道開発史1世紀半の中でなかったのです。

今日、世界経済が成長している最大の要因は、極東、東アジアの成長のためです。その結果、世界経済の中心は、大西洋のヨーロッパと北米ではなくて、世界の地図がヨーロッパ、北米、極東と3角を結ぶ、これが最大の世界の交通路になってくることが明確になってきました。その世界の三大航路に最も近いところにあるのが、特定重要港湾である苫小牧港なのです。この地の利をどう生かすかを徹底して考えていただきたいのです。

パネルディスカッション

地域再生戦略とものづくり産業の集積

基調講演のお二人に加え、田畑一雄内閣官房地域活性化統合事務局北海道担当参事官、田中敦幸北海道港湾経済研究所長をパネリストに議論が進められました。

田畑氏は、持続可能な地域再生の取組みを抜本的に進めるため、地域住民や団体の発意を受け、地域主体のさまざまな取組みを立ち上がり段階から包括的・総合的に支援する「地方の元気再生事業」の内容について説明され、ぜひ北海道からも応募してほしいと語られました。

また、実行委員長であり、前苫小牧港地方港湾審議会会長でもあった田中氏は、自らのトヨタ自動車北海道工場誘致の経験にかんがみ、北海道経済の飛躍のためには自動車関連産業や航空機関連産業などのものづくり産業の集積が重要であり、千歳から苫小牧にかけての地域は交通の要衝である地の利を生かして、これまで以上に積極的に企業誘致や地元企業の育成にまい進すべきであると語られました。

このたびのフォーラムの成果を受け、実践に向けて今後国に対しても提言を行っていきたいと思います。

(報告：北海道航空・空港研究会運営委員長 藤原 達也)

提言

北のゲートウェイ（港湾・空港）から世界に拓く地方再生の実践

—「港湾・空港クラスターによる地方再生フォーラム」の実践に向けて—

2035年、今から27年後の本道の人口は120万人減少し440万人、その40%が65歳以上になるといふ。昨年、国立社会保障・人口問題研究所が発表した数字だ。気候風土も面積も北海道と同規模のアイランドの人口は430万人。27年後の本道は、現在のアイランドの姿である、ただし超高齢化社会という点を除けば。

1986年、レーガンとゴルバチョフの米ソ首脳会議の場にアイランド隣国のアイスランドの首都レイキャビックが選ばれたが、その理由はモスクワとワシントンDCの等距離に位置することだった。1989年の冷戦構造崩壊後、さらにEU統合後、アイランドは海を隔てたこの隣国アイスランドと並んで目覚ましい経済成長を遂げている。アイランドはEUと北米、それと新たに参入した東欧諸国の狭間でこれらの結節点と自国を定義づけ、経済成長に結びつけた。

本道に同じことが起きてても不思議はない。北海道の立地を資源とみなす発想だ。その発想は、北極上空に視点を移すことから生まれる。北海道はわが国主要都市を含む東アジアから北米大陸に向かう空のルート上に位置し、航空路の結節点になりうる。

もう一つある。地球温暖化によって、北極圏の氷が溶け、北極海航路開設が可能となりつつあることだ。この航路が可能となれば、北米東海岸や欧州に現在の約半分の旅程で到着可能となる。本道は航空路と航海路において、言い換えればヒトとモノの移動において、きわめて重要な位置を占めることになる。

本道は、このような外的変化を利用した地域再生を想像したことはない。さらに拓かれた交通手段である港湾・空港をそう位置づけたこともない。ましてその拓かれた交通手段に内陸型交通手段の道路や鉄道を結びつける発想もなかった。もっぱら東京だけを視野に入れて、東京との時間距離をいかに短縮するかが北海道再生だと信じて疑わなかった。アイランドが英国への依存を止め、EU、北米、そして東欧諸国の中心という再定義

をした結果、目覚ましい経済成長を手にしたように、本道も同じことができるはずである。

私たちの取り組みは、グローバル化という大競争の下で既に起こっている大航空時代と、北極海航路開設に伴う新たな大航海時代の出現を、北海道再生に最大限利用したい。

われわれは、この視点から、二つの実践を試みる。一つは航空輸送に関する制度設計の一部手直しである。この手直しで、われわれの想定では羽田の発着枠に約25%の余裕が生まれる一方、地方空港間の運賃も25%引き下がり、地方空港の活性化が生まれる。その結果がよければ全国に展開する。幸いこの手直しへの提案は、昨年末、内閣府が開催した地方再生の政策コンペで優秀賞をいただいた。今回の応募は、その実践でもある。

もう一つは、北海道に研究蓄積の豊富な北極海航路開拓である。日本を含むアジアと北米大陸、あるいは欧州をヒトとモノを結ぶ。その国際社会に開かれた結節点を道内の道路と鉄道という内陸交通で結びたい。その先に本当の北海道再生が見える。

今夏、この北海道でG8サミットが開催される。主要テーマは地球温暖化。この北海道で福田首相が国際共同調査を提唱し、北極海航路のイニシアティブを握るべきだ。長期のCO₂削減目標も良いだろう、京都議定書で代表される中期の削減目標も良いだろう、加えて欧米とアジアの距離を約半分にし、省エネが可能となる北極海航路の国際共同調査を短期の、具体的な施策として打ち出せばよい。「日本には、“災いを転じて福田(?)となす”ということわざがありますよ」といえば、笑いもとれる。

明治初期、鉄道敷設に対する地方の目は冷たく、批判的だった。しかし、駅前商店街が形成され、鉄道が地方に繁栄をもたらす認識が広まってから、鉄道に対する評価は一変した。今、その駅前商店街は、地方においてシャッター通りと化しているものも多い。年間2千万人にも上る新千歳空港を抱える千歳市でさえ、千歳駅中心の都市計画である。紋別市も中標津町も国鉄民営化後、鉄道はなくなった。にもかかわらず、旧鉄道駅を中心に据えている。そろそろ、空港を中心とする都市計画があつてしかるべきではないか。空港に病院があつても、学校があつても、あるいは温泉があつてもおかしくはない。駅弁、空弁は既にあるではないか。