

【AGI 設立 30 周年記念シンポジウム・パネルディスカッション】

『北九州空港が変える日本・アジアの未来』

アジア成長研究所理事長／所長 八田 達夫
政策研究大学院大学教授 家田 仁
ボルガ・ドニエプル航空日本地区代表 塚田 博之
関西外国語大学外国語学部教授 引頭 雄一
西日本工業大学学長 片山 憲一

1. 世界から見た北部九州

片山 それではですね、シンポジウムということで、40分ぐらいの時間で、今日のもっとも大きなテーマである『北九州空港が変える日本・アジアの未来』について少し議論したいと思います。

どうやって落としどころを見つけていくか、非常に悩んだんですけども、アジア成長研究所は、創立 25 周年記念のときに、北九州空港を使ってこの街を元気にするぞという信念を持って、これまでシリーズでいろいろやってこられました。その中で、北九州空港に可能性があるということについては、北九州という都市圏の視点でこれまでずっと語ってきたのですが、今日は、一番最初に八田理事長から、北九州ではなくて福岡も入れて、北部九州というまとまりを持って、アジアの中で大都市圏をつくっていくんだという新しい視点を提案されました。なかなか福岡の方がこっちを見てくれないじゃないかと嘆くのではなくて、福岡は乗ってこないという現実を打破するためには、ここを使って実績を示すしかないんだ、消極的な感じかもしれませんが、そういう視点で語っていただきました。こういう話で進めようといったときに、ちょうど家田先生がですね、そういう視点で見るとしたら、ヨーロッパから見て、ユーラシア大陸から見て、北部九州がどう見えるかということについて話してくださいました。パナマ運河が開通したことによって、かつて日本がこれだけ揺さぶられたじゃないか、ということのを例に挙げて、北九州空港、北部九州を考えるんだしたら、一带一路というのを忘れちゃいけませんよと、そういう視点のお話をされました。そういう話を聞きながら、塚田さんからは具体的に、北九州ってね、大きな飛行機が来ても、非常にハンドリングがうまくいくんだよ。ただ滑走路が短いよね、いろんな施設が足りないよねと、現実の視点でお話をされて、最後に引頭先生が、それをやっていくためには管理体制をどうするかとか、どういった視点で取り組めば良いかということ、ちゃんとま



とめていただいたように思います。

まず一番最初に、これまでと違った視点で、つまり第2のシルクロードといわれている一帯一路の中で、北九州、北部九州ってどんなふうに見えているのか、ということについて、もう少し家田先生と、それから世界を飛び回っている塚田さんにお話をお聞きしたいと思います。まずは、家田先生、一帯一路という視点で見て、北部九州って、どういうふうに見えるか、その辺について、ちょっと感じたことで結構ですので、お話しいただければと思います。

家田 2008年だったですかね、僕が、中国の北京にある清華大学という大学があるんですけども、そこの客員として滞在して、講義していたことがあるんです。そのときは割りと日中関係がいい時代で、日本と中国が仲良くやって、これからどんどんいこうねっていう感じだったんだけど、中国のいろいろな要人に会ったり、大学の研究者なんか会うとね、全然こっちを見てないですよ。まるっきり西側を見ているんです。要するに、大陸がつながってますから、陸上を通過して、中央アジアを通過して、ヨーロッパにつながっているのがこの中国である、という感覚の方がはるかに強い。アジアは1つだとか、東アジアでやっていこうという感覚よりも、彼らはもっと大きい構想を持っているんで、ちょっと度肝を抜かれたんですよ。経済構想としての一帯一路の中に、日本がどういうふう位置づけられているかという、あまり位置づけられていないと思います。むしろ、見てないと思うんです。だからこそ日本は、ここのところは接続しないと、そこのところは一部品でいいから、ローカルパーツでいいからやっていこうとか、そういうふう日本の中から打ち出していくことが、重要なんじゃないかと思うんですよ。

もう1つ申し上げますと、先ほど成田のお話もありましたけれども、成田空港は1978年に開港で、僕がちょうど大学を出た年なんですけどね、そのときには、開港した途端に、過激派が管制塔を占拠して、もうとんでもないことになってね。その前夜には、成田闘争なんかあって、すごかったでしょ。対話なんて全然なかったんですけども、途中で円卓会議というのを宇沢弘文先生なんかが始めて、とにかく随分、時間がかかりましたけれども、今は全然状況が違いますよね。つまり、成田も空港、あるいは地域の県や個々の自治体が、3つ目の滑走路をつくりましょうよっていつてくれてるんですよ、もはや。つまり、そのくらいに時間がかかったけれども、あの成田ですらここまで来ている。成田と羽田の仲が悪いわけじゃ全然ありません。つまり、何っていうのかな、こことここ、一緒にやればいいんじゃないのというのは簡単なんだけど、大事なことは、日本として、あるいは地域として、もっとでっかい危機感を持って、細かいこの地域とこの地域は、歴史的に仲悪いとか、何だろうかね、東北地方っていったら、伊達と南部は仲が悪いとか、そんなこといつてたら、もう本当に、日本ごと、多分、浮上は無理という感じがするんです。あの、もちろんここ北部九州には独自の歴史的背景がありますけれども、それ以上に日本の置かれている危機感と、逆に、また日本の中では、最もチャンスのあるところですから、そのチャンスを視野に置いて、大きな構想でいつていただきたいなあ、なんていうふうに思います。

片山 家田先生、ありがとうございます。我々は、北九州市を紹介するときに「東京と上海のちょうど真ん中にある街」というふうにいるんです。我々は、「中国はとても大きいじゃないか、

あれを取り込むんだと」と見てるけれども、中国の方はこっちの方を見ていない、ということが1つと、もう1つは、やはり北九州と福岡でタッグを組んで、もう少し北部九州からアジアにアプローチすべきじゃないか、そういうご指摘があったかと思います。

実際に貨物を動かしている視点から、塚田さん、いかがですか、どういうふうに見えていますか。要するに、ユーラシアから見た北部九州といますか、ちょっと難しいかもしれませんが、お感じになったことで結構です。

塚田 私たちの大型貨物は、あまり九州の方に目を向けていないというのが正直なところですが。場合によっては、社内でも「北九州空港はどこ？」っていう、まだ知名度が世界的に低いのかなというのが、日頃の業務の中での感想です。社内のミーティングのときもそうでしたが、今回の福岡県庁と市役所との覚書について説明をするうえで、まず北九州空港がどこにあるのかから始めているような段階ではありました。もう少し知名度を上げるためにも、シーアンドエアなど、その辺りも今以上に全世界にアピールするべきではないかなと思います。

なぜかという、ヨーロッパでもこういった重量物の動きというのは、非常に活発です。さらに、空港に岸壁があって、航空機と船舶で貨物を持ってこれる北九州空港やセントレア空港のような空港は、ヨーロッパにはないので、ここは大いに、そういった情報を全世界に発信すべきだと思います。

片山 ありがとうございます。お尋ねしたところ、まだ、北九州は世界が見えていないというお話がありました。アジア成長研究所は、研究員も多く在籍していて、アジアのことについて、いつも研究されている。アジアの中で、北部九州というのは、どのような位置づけかというのと、最初のお話の中でありましたように、福岡市についてもそんなにグローバル都市になっていないということをおっしゃられました。その辺りについて、八田先生から見て、北部九州の可能性というのは、どんなふうにご覧になりますでしょうか。

八田 まず、福岡市は、先ほどのグラフでお見せしたとおりで、2000年から急速に伸びています。これはインバウンド需要の伸びが大きいと思います。例のクルーズも含めてです。韓国や中国に近いからですね、キャナルシティのユニクロに行くと、韓国の女学生ばかりいることがあります。その人たちは日帰りです。アジアに近いということが、非常に大きな要因だろうと思います。

観光は非常に重要なんですけども、一方で、観光の次元で止まっていいのか、先ほど申しましたように、国際的なビジネスの拠点として、この近さを利用していくべきではないかと思うんです。ところが、それへの障害が福岡空港の容量不足です。アメリカやヨーロッパに行くには、一度、関空に行ったり、成田に行かなければいけない、仁川に行かなければいけないということが、大きな障害になっている。インバウンドの旅行客が示した近さの優位性を企業活動にも生かすためには、北九州空港を十分に活用するべきだと思うんです。

2. 航空のビジネス需要と地域の産業

片山 分かりました。さて、そうはいいながら、先ほど、皆さんはちょっとご覧になっていないかもしれませんが、引頭先生のスライドの中にですね、空港の基本はビジネス需要だと、ちゃんと書いてある。今、観光客がいくら来てもダメだというお話をされたんですけども、その、引頭先生から見てですね、この北部九州、特に北九州で、ビジネス客ってどういうふうにご覧になりますか。

引頭 先ほどのような話は、どこの地方空港でも抱えてる悩みです。お客様をいかに増やすかという問題です。旅客増加の方策として、アクセスはもちろん重要なことではありますが、ビジネス客も観光客も一緒にして考えてしまっているという状況が多くの空港で見受けられます。ビジネス客は、イールドの高い、単価の高い運賃を払ってくれるものですから、航空会社にとってはビジネス客がやっぱりベースなんです。

観光客も大事ではありますが、おまけっていったら悪いけども、席を埋めてくれるためには、観光客も必要ですので観光客がもっと増えてくれば良いというのが基本だと思います。そういう意味では、需要を多層的に考えて、ビジネス客は、時間を大切にしますから、至近の空港を利用して行く。観光客というのは周遊型が基本ですから、北九州空港から入って、熊本からあるいは大分から出てもいいし、関空まで足を伸ばしてもいい、というような広域的な、多面的な考え方が必要だと思います。

今、お話のあったビジネスですけども、私はあまりに長いこと北九州とお付き合いしているものから、当たり前だと思っている傾向があるのですが、改めて外から眺めてみると、北九州には面白い企業がたくさんあるんですよね。皆さん、普通だと思われているでしょうが、TOTOとか安川電機の本社があるのはすごいですよね。安川電機は一般消費者向けではありませんから、なかなか認知はされにくいのですが、すごい企業ですよ。ゼンリンにしたって、そうですね。最初はただの地図屋さんと思ってましたが、今はほとんどない企業になっているわけで、やっぱりあいった尖った企業があるという特徴のある地域だと思いますし、今後もそういうものをきちんと認知させるとともに、同じような企業を確実に育てていくことが、必要だと思っています。

片山 どうもありがとうございました。皆さん、なかなかイメージしにくいと思うんですけども、私が今話を聞いてイメージしたのは、アメリカのシアトルなんです。1998年、21世紀になるちょっと前に、ちょうど人口が70万人ぐらい、都市圏としては400万人ぐらいでした。この頃、シアトル・タコマ空港の利用客が2,600万人いたんですが、昨年の福岡空港の利用者が、2,400万人で、ほとんど一緒なんです。

現在、シアトル・タコマ空港って4,700万人が使っているんです。1.8倍になっているんです。調べてみると、IT企業の本社が、どんどんシアトルに行ったわけですね。マイクロソフトの本社もありますし、ノードストロームですとか、アマゾンですとか、スターバックス、アラスカ航空、

任天堂アメリカ、Tモバイル、タリーズ、これみんなシアトルの近郊に本社が立地して、やっているんですよ。アメリカの一番西の端っこ、カナダの隣り、人口70万人、都市圏でも400万人の地域にです。

福岡は都市圏で250万人、福岡県だと500万人を超えているわけですね。ちょうど2,400万人くらいの福岡空港があって、この北九州には、今、引頭さんがおっしゃられたように、安川電機があって、TOTOがあって、いろいろな外向きのものがある。福岡の場合は、西鉄さんにしろ、JRさんにしても、九電さんにしても、全部ローカルなんですね。地域の中での企業はいますけど、海外でがaganやっっていくぞ、っていうのは、北九州にたくさんある。

そういうふうな意味合いで、どんな可能性がありますか。八田先生、「こういったものが北部九州にある、できるんじゃないか」っていうような、何かそういう感じでもいいですから、皆さんが希望を持てるようなお話が聞きたいですね。

八田 政府の役割は、どういう産業をつくるかを定めることではなくて、競争的に産業が伸びていけるように、インフラを含めたフレームワークをつくるのが大切だと大抵の経済学者は考えると思います。私は端的に言って北九州には、九州のゲートウェイの役割を伸ばす余地は、大いにあると思います。8分で小倉駅から空港に行けるのならば、福岡が、今、東京と直結しているからこそ持っている機能の一部を北九州が持つようになります。特に北九州に工場がある会社は、北九州に九州支店を戻せるようになる。

さらに、九州のゲートウェイというだけではなくて、結局はアジアとの近接性を利用したアジアへのゲートウェイになるだろうと思います。それによって、ありとあらゆる可能性が出てくると思いますが、私は必ずしも工業ではなく、第3次産業が伸びてくるんだらうと思っています。

3. 「一帯一路」の戦略的交通インフラ整備と日本

片山 ありがとうございます。また少し話を戻しますが、先ほど家田先生からお話があった一帯一路というのは、アジア、ユーラシアの中で交通インフラをつくっていくというプロジェクトでもあるんです。たくさん港をつくる、たくさん道路をつくる、こういうことがあるんですけども、その中にですね、貿易路、交通網の拠点となるところには、空港の整備もかなりやろうとされていると伺っています。

そうすると、アジアでかなりの人口があるところに空港ができて、新しい交通インフラができたら、やっぱりそれを利用して飛んで行こうということになりますよね。ところが、例えばデリーに新しく大きな空港ができましたけれども、羽田にしろ成田にしろ、少々増やしたところで、アジアのそういう空港から飛んで来れないですよ。

アジアは所得が上がって、たくさんみんな動きたい。例えば、中国にしても沿岸都市から一歩奥に入ったところは、まだそんなに動いていない。じゃあ、そういうところの人たちがこれからどんどん交通機関を使って出て行ったときの受け皿としての北部九州、つまり、日本に行くのに、関空はいっぱいだ、どこはいっぱいだ、でも北九州に飛んでいけるよね、そういったときの北部



九州のゲートウェイとしての可能性というのは、非常に高まると思うんですね。そういう意味合いから、ちょっと飛躍しますけど、家田先生、一带一路って、いろんなことをたくさんつくっておられますけれども、あれは、本当に需要があつてつくっているというような感じで、今、中国は攻めているんでしょうか。その辺、どうお考えでしょうか。

家田 一带一路の関係者としてと思うんですけども、何ていうか、「需要出るよね」っていう発想じゃないんです。「つくらないと、成長しないよね」なんです。

要するに、交通というのは、必要条件ではあるんですけども、十分条件じゃないですね。普通の交通と全部込みにしていうと、あの辺にも行けるようにしておかないとすまないよね、っていう種類の交通整理と、例えば、地方に高速道路を伸ばすっていう、ザルでもいいや、取りあえず行けるようにしようじゃないの、そういうレベルで考える交通の世界と、その地域なり、1国なりの将来の成長のために、「これ手を打つとかなないと将来ないよね」っていう感じの、その2つがあるんですね。今、議論しているのは後者の方の話なので、私からすれば、交通整備というのは、通信もそうですし、情報インフラもみんなそうですけれども、必要条件なんですよ。これなしではチャンスはない。でも、「つくれば何か絶対に起こる」なんて甘いものではないっていう感じはするんですよ。

何ていうんでしょうかね、空港、要するに成長の糧となるような空港っていうのを考えると、空港っていうのは、都市なんですよ、あるいは都市の一角なんだよね。したがって、そこには便利であるが故にいろんな機能が集積したり、まあ、それは工業かもしれないし、恐らくは第3次産業の方が多いでしょう。商業かもしれないし、いろんなサービスかもしれない。しかし、その根本は、「我が国は、あるいは北部九州は、クリエイティブな人間が集まってくるようなエリアかなのか」っていうところが問われなきゃいけないと僕は思います。これからは。

というのは、1970年くらいじゃなかったかと思うんですが、『ジャパン・アズ・ナンバーワン』というアメリカ人の人が書いた本が出て、「アメリカ人は日本に学びましょう」なんて書いてあるんですけども、何を学ぶのかっていうとね、日本の企業っていうのは、何かアメリカみたいにギシギシとやっているんじゃなく、和気あいあいとね、みんな一生懸命やるぞつとかね、古き良

ぎってというか、ちょっと前の日本の様子のことを、いいねとか書いてあるんですよね。それをずっとやってきたはずですよ日本は、平成を含めて30年以上。それが今ですよ。今、反省してみると、一言でいうと、内なる国際化、あるいは内なる開国っていうのを、これからやらない限り、交通整備だけやってみたって、チャンスはもらえるけれども、実はくれるかどうかは分からない。だから、内なる開国をやりたいということを申し上げたいんです。

もうちょっと解説しますとね、例えば、今、インドに新幹線を造りましょうってことで、安倍さん、モディ首相が、JR 東日本なんかが中心になって工事が始まりましたけど、まあ、日本が国際競争力を持つような、売り物になるような産業って何なのっていったときに、まずトヨタが浮かぶけど、でも断トツじゃないですよ。売り上げこそ多いけど、メルセデスベンツとか、ああいうところのようなプレステージを持ってるかという、ないんですよ。じゃあ、新幹線はどうか。新幹線のような高速鉄道を造ったのは日本が第1号で、1964年、そのときには世界中のどこも200 km/h以上の運転はしていなかった。しかし、今、例えば整備新幹線っていうもので、九州もやりましたけれども、整備新幹線って260 km/hの速度で運転しています。今、世界では、260 km/hの新幹線造って走ってますなんていったら、バカにされる時代で、350 km/hくらいやらないと高速鉄道とはいわれない時代になってます。その高速鉄道の延長も、中国はもう日本の10倍です。輸送人員は日本の6倍です。次から次へと造って、新しい車両も開発しています。今でこそ、日本の新幹線技術はトップの一員かもしれないけど、ぼーっとしてたらあと10年後、ひょっとしたら5年後には、その一員ではなくなる可能性もある。そのくらいの危機感、危機なんですよ。

それから日本の建設業、これがどのくらいの競争力があるか。安全だったら他所に負けませんなんていってまますけれども、統計をもって見ますと、イギリスの建設業よりも日本の建設業の方が、従業員っていうか職員の死亡率は高いんですよ。冷静にデータを見てみると、「技術で日本は売っています」「それ世界一です」なんていっているのは、実に甘い状況かもしれない。技能オリンピックを見ても、10年くらい前までは、大体の種目で日本はトップ3に入れたんですけども、今はほとんど入れませんね。違う国が台頭してきている。

この間出た「平成の通信簿」って本を見ると、その中にギャラップ社が世界中の137カ国のやる気を調べてます。働く人の、やる気です。その結果、日本人たちのやる気は、137カ国中、皆さん、何番だったと思います？ 132番だったんです。啞然としますよね。「24時間働けますか」って言って、我々がやってきたのとは全く違うようになりつつあるんですよ。そういう中で、交通整備だけやっていれば何とかかなるというのは、僕は幻想だと思います。むしろ、我々の契約制度というのは、国際的に通用するのとかね、本当に競争やっているのとかね、保護しすぎているんじゃないのとかね、そこをもう1回問い直してみないといけないし、今、働き方改革って一生懸命やっているけれども、土日休むようにしましょうだけでは、しょうがないんでね。

クリエイティブで、知恵のあるような外国人を含めて日本にどんどん集まってくるようなところを維持しなければいけない。例えば、東京に行くよりも北部九州に行った方が研究開発もガンガンできるとか、「他所でやっていないなら、うちでやりましょう」って採用されるような自治体がいっぱいあるかどうかとかね。そういうところから変われば、いい空港を持っているということは、とんでもないポテンシャルだと思います。

片山 空港周辺の事情を裏側から見ていただきました。でも、今の意見が一番心強かったですね。なぜかという、将来のためには、もう3,000 mは当たり前だし、アクセスを改善するのは当たり前だと、それを生かすために皆さんがどれだけ、どんなことを考えてますかということと並行してやらない限り、いつまでたっても実現しないということをおっしゃられました。我々の覚悟の問題だと思いますね。つくるべきか、延長すべきか、すべきでないとか、そういう話じゃなくて、いや、もうやるんだ。そのために何から取りかかるのかということについての示唆がありました。

先ほど、シアトルの話をしました。シアトルは、大卒、大学院卒の割合がものすごく高く、クリエイティブな人が集まりたいところなんです。先ほども指摘がありましたが、シリコンバレーからシアトルはちょっと離れているんですけども、クリエイティブな人たちがどれだけ集まっていて、そこで勤めたいか、アフターファイブをどうやって楽しみたいか、ということについて、やはり充実しているといえる。そういうふうな意味合いってのは非常に難しいですけど、空港だけで考えるのは難しいですが、そこが大切じゃないかと思います。

1つの例としてですね、私も企業誘致をしていたことがあるんですけども、そのときに、例えば、「北九州の若松北海岸に行けば、毎日ウインドサーフィンできるよ」「夏場はね、5時に仕事を終わった後、ワンラウンド回れるゴルフ場があるよ」「毎日、毎朝、足立山、戸ノ上山、皿倉山に登って、それから通勤できるよ」「こんな素晴らしいライフスタイルはないよ」、というふうにPRをして、Iターン、Uターンを誘致してたんですね。そのときにいわれたんですよ。何をいわれたかということ、「若松北海岸、サーフィン楽しいね、でも海上がりにポリタンクの水をかけてるみたいだけど、シャワーはどこにあるんですか?」、とか「ウインドサーフィン立てかけるのはどこですか?」っていわれたんです。実際、若松北海岸には、そのような設備はどこにもない。そういう視点で、この街の素晴らしい環境という資源を使うという視点がない。他所から来られる人は、そういう視点で街を見ている。例えば、門司港レトロ、「小倉まで来る間、喫茶店はどこにあるんですか?ちょっと車を停めて、お茶を飲みたいんですよ」と聞かれた時に、「いや、ここは臨港地区ですから、全部工場なんです。それはダメです」、そう答えるのは我々の理論であって、外から来る方からすれば、「その魅力が使えないのはちょっと違うよね」って断られた例が随分あります。

ちょっと話が長くなるんですけども、関東の方から自動車会社を誘致したときに、住宅地をずっと見て回るのに連れて回ったんですね。「南側に海が見えるところを紹介してください」といわれたんですが、なかったんです。関東の人から見ると、北に海があるのは気持ちが悪いそうです。「南側に開けている住宅地どこですか」「ありません」「じゃあ、お父さん1人で行って」ってことになって、単身赴任になった。一番売れたのが、小倉南区の「^{にれ}楡の木坂」なんです。行かれたら分かりますけれども、あそこは南側に海があって、朝、日の出が見えるんです。朝、海からの日の出が見える住宅地を開発したんです。しかし、海は南にあって海から日が昇るのが普通だっという感覚、我々には分からないんです。でも、それが当たり前の人たちは、この街に引っ越して来ないんですね。「関門海峡が見える方がベランダになっているマンションを教えてください」「あっち北側ですから」、と海峡側は全部玄関だった、ということもありました。こういうことも

含めて、この街が本当に変わっていこう、クリエイティブな人を呼んでいこうという決意ができるかどうか。そういうところがちょっと問われている。今、家田先生のお話を聞いて、思いましたね。

4. 旅客と貨物の需要創出と 3,000 m 滑走路

片山 また話はちょっと飛ぶんですが、実は、素晴らしい可能性があると思っている地元自治体と、ここは商売が成り立つかと考えている民間と、それから安全が第一の国と、全く別の部署が、同床異夢で空港を運営しようというのが現状です。そういう中で、先ほどの引頭さんがおっしゃいました民営化というのは、ベクトルが違うものを1つにまとめるという意味で、相当意味があるんじゃないかと思うんですけども、その辺り、実際に民営化されたところを見てきて、どのようにお感じになるでしょうか。

引頭 日本の場合、コンセッションが導入された例が少なく、時間も3年余りと短いので、先ほど言いましたように、早々に結論を出すことはできません。それでも、これは良いねというところもあれば、だいたいぶかなというの見受けられます。

ディベロッパー系の会社が運営権を購入しているところは、ターミナルビルを改造したり、商業施設を充実させて、非航空系収入を増やすという意味では、非常にクリエイティブです。一方、空港にとっては、何に替えても安全が一番です。エアサイド側における航空機の運用面では、正直いって懸念される部分がないわけでもありません。仙台空港の場合、東急電鉄が代表者なので、空港全体の運営は経験がないものの、鉄道事業をやっているの、安全に対する認識は高いのかなという感じを受けています。

それから、もう1つ、小さいけれど頑張っているのは、南紀白浜空港です。地元自治体もある程度資金を出している混合型コンセッションですが、今、片山さんからお話のあった「地域をつくる」ことをやっています。空港は、所詮、交通結節点ですから、空港が地域を変えるには限界があります。やはり地域が魅力をつくらないことには、お客様は来てくれません。南紀白浜空港は、空港に行けば、地域中のどこにでも行けますよ、ということをやっています。ドラえものの「どこでもドア」と一緒です。そのために、アクセスの改善の1つとして、高速バスを空港に全部集めてしまいました。今までは駅までしか行っていないのを、全部空港まで延伸しました。それから、顔認証システムを地域の観光地、ホテル、レストラン等に導入して、空港で1回登録すれば、あとはフリーパスでいけるという取り組みをやっています。

こういう少し尖がったスタイルで地域を変える取り組みは、注目されます。もちろん空港だけで地域を変えることはできないので、地域の自治体、地元企業、観光関連会社、バス会社等、多くの関係者がタッグを組みながら、議論を繰り返しながら取り組んでいます。このような取り組みは重要ですし、非常に魅力的です。今後に期待ができるところかなと思っています。

片山 ありがとうございます。先ほど塚田さんの方から、具体的な話として関空の話が出てき

ました。もう1度おさらいしますと、実は、ボーイングの777、777Xというのは、主要な機体の21%を日本で造っている。これまでは、ほとんどが中京地区で造っていたんですが、三菱重工さんが、神戸、広島、下関、この3つの工場、今、777Xの部品を造ってまして、板は神戸で造るんです。リブは下関で造る。全体の加工を広島で行い、できあがった製品を船に載せて、紀伊半島を回って、セントレアに持って行って、セントレアで飛行機に積み替えて、シアトルのエバレット工場に運んでいるんですね。実際に、北九州空港が3,000 mの滑走路、長さがあったら、ここから運びたいと絶対に思うんですね。あんな外洋に出て、時間がかかるところよりも、もし3,000 mだったら、ここから運びますか、ということについて、塚田さん、どうでしょう、その辺のことについて何か。

塚田 正直なところ、メーカーさんから実際に北九州空港は使えないのかと、電話がかかってきたことがありました。今のそのメーカーさん向けのシアトルへの荷物というのは、これが、もし3,000 mになっていけば、ダイレクトにシアトルまで行けるのが実際です。ただ現状では2,500 mなので、どうしても直接シアトルまで行けなくて、どこかで燃料補給しないと届きませんので、今はそのため、セントレア空港に貨物が移動して、そこから出ているような形です。

片山 皆さん、お聞きになりましたか。3,000 m あったら運ぶ荷物あるそうですよ。逆にですね、今、北九州空港に、馬とか牛とかをジャンボジェット機で運んできていることを、ご存知ですか。これは月に1回くらいですけれども、カナダのカルガリーから馬100頭を積んで、飛んできています。オーストラリアから牛を積んで、持ってきています。

なぜ、北九州に飛んでくるんでしょうか、滑走路は2,500 mなのに。それは、日本で一番大きい検疫施設が、新門司にあるからなんです。一度に1,800頭を検疫することができるんですね。大体、2週間そこに置いておきまして、発病しなければ、各所に持っていく。ということは、その検疫施設が新門司にあるお陰で、北九州空港にどんどん降りてくれるわけですね。

しかし、逆に、ここから運ぶものがないから、先ほどおっしゃったとおり、カラで関空に行きますとか、カラで仁川に飛んで行きますとか、そこで荷物、燃料を積んで、また海外に飛んで行きます。先ほどいわれましたよね、3,000 m あったら、ここからエバレット工場に飛べますよね。

塚田 はい、飛べます。

片山 ということなんですね。だから、3,000 m 造りましょう、それやりましょうっていうふうなことをやって、先ほど家田先生がいわれたとおり、ただ造ってもうまくいくもんじゃないから、それがもっと使われるように、ほかの部門の人たちが、この街をどうやって魅力的な街にするかってことをやっていきましょう、役割分担をやりましょうと、非常に話がつながってきたような気がするわけです。

八田先生、どうでしょうね、こういうふうな話を聞いたうえで、何か。

八田 はい、私は、家田先生がおっしゃったことが非常に気になるんです。家田先生は、鉄道、道路、航空のすべてに含めたインフラに関する日本の最高権威です。その家田先生が、インフラの機能を突き詰めていくと、結局は制度のインフラの整備が重要になるとお考えになっている。先ほどのヘゲモニーの話のときも、結局は、言語とか、いろんな制度を統一するというのが、1つの覇権の要件だ、とおっしゃった。

日本が外国と比べて、いろんな制度がガタガタで、そして、十分機会を生かしていない。ほかの国に劣後している、これは、ものの物理的インフラの問題ではなくて、制度を変えていかなきゃいけないんだと先ほどおっしゃった。これは、私自身も同感です。本当に制度がいろんな形で劣化していて、既得権を持っている人たちが、それを変えさせないというところがあります。これは日本全体の成長の要件です。

話は変わりますが、先ほど申し上げたように日本のほとんどの中枢都市は、成長して来たんですね。皆さん、新聞で読まれると、首都圏一極集中だと書かれているんですが、今日のようにデータで示すと、成長率では、首都圏よりも上位の中枢都市の方が伸びています。したがって、北九州を普通の中枢都市にすれば、いろいろやらなくても、この北部九州は確実に伸びていける。

その上どんな控え目な予測をしても、北九州空港へのアクセス鉄道はペイする。その上、先ほどの貨物の例で、シーアンドエアという有利さを持っている。要するに、今、投資すると確実に儲かるんですね。その後で何が発展するかというのは、これは、あまり、国や、市が計画するものじゃない。あとは自由に任せればいいことです。

しかも、1つ確実なことは、鳥栖でアマゾンも楽天も、いろんな集積地が起きた。その倉庫もできた。それから、アウトレットもできた。あれは交通の要だったんです。税制などによる特定企業誘致ではなく適確なインフラ整備がいかに重要かをこれは示しています。それと同じことが、必ずこの東九州道でも起きることが出来ます。さらに、そこに空港が重なるということで、大きな集積点、これはまずは第3次産業の1つですけれども、それが確実に起きるだろうといえると思います。

5. おわりに

片山 ありがとうございます。最後は、一言ずつ何か、言い残したことだけお願いします。

引頭 とにかく地域づくりだと思いますね、今、先生方がいわれたように、やはり地域に住む1人ひとりが、そういう自覚を持って、トライする、チャレンジすることが、一番ベースになるのかなと、常々思っています。

塚田 私は、滑走路の延伸と駐機場の増設になります。今、お客様から北九州空港を使いたいとか、使えないのかというお話が来たときにですね、重量によっては使えないケースが出てきますので、今後は北九州空港使えますよといえるように、大いに期待しています。

家田 ちょっとさっき聞かれて、答えてないやつがあるんで。一带一路とかあるでしょう、あのときの制度インフラとか、理念インフラっていうのは、根本的には大英帝国がつくったんですよ。例えば、シンガポールとか香港とか、今、香港と中国がもめていますけれども、あの香港やシンガポールっていうのは、広い意味での中国人のエリアですから、広い意味で。中国人は、共産党の中からうんとはいわないんだけど、英米型の理念を持っているんですよ。契約制度も我々よりもはるかに英米型に近い。インドは当然そうですね。そうすれば、もう一带一路のエリアっていうのは、我々はもう契約から何から、何か変なことをやってね、菓子折りの下に何かあるとか、もう信じられないよね、江戸時代かこれは、越後屋か、とかいいたいくなるような、こんなことをやっている国がね、このままで勝ち組に入れるとは、到底思えない。そのときに大事なものは、せつかく八田先生がここにいるんだからね、いろいろ制度改革とか、契約とか、ああいうソフトの改革というのは、国全体で変えるよりも、やっぱり九州で変えましょうとか、そっちからやると、本当にいい玉がここに集まり、いい知恵が出て、いいイノベーションが出て、いい産業が興ってくるということが、いいんじゃないかなと思いますね。以上です。

片山 ありがとうございます。というところで、時間になりましたので、このシンポジウムを閉めたいと思います。