

関口

この3月、韓国のソウル近郊で仁川(インチョン)国際空港が開港した。1998年7月の香港国際空港(チェクラップコック)、99年10月の上海浦東(プートン)国際空港と合わせ、北東アジア地域の空の玄関口(ハブ空港)を狙う巨大空港が出揃った。これらの空港は滑走路等を増設する敷地を有し、更に能力を拡大していく構えである。

アジア地域は、東南アジアも含め、今後も旺盛な需要の伸びが見込まれる航空市場であり、情報化社会が進展しても、人の往来は相乗効果をもって増加すると考えられる。人が集まる都市に、情報やビジネスチャンスも集まる。

これら近隣諸国の空港政策に対して、わが国の政策はどのようにあるべきか。様々な角度から考えてみたい。

特集

01

東京を世界都市に

なかじまみねお
東京外国語大学学長 / 中嶋嶺雄

■東京が忌避される

私はこの4カ月間に、東京とシドニーの間を3回も往復した。たまたま度重なったオーストラリア行きは、1988年8月以来、私が初代の国際事務総長を務めているアジア太平洋大学交流機構(UMAP: University Mobility in Asia and the Pacific) 関連の用務やその理事会・総会に出席するためであった。シドニーからプロペラ機で約1時間、首都キャンベラに広大なキャンパスをもつオーストラリア国立大学(ANU)や、メルボルンから内陸へバスで約3時間もかかる田舎町ビーチウオース(ヴィクトリア州)にあるラ・トロウ大学のいかにオーストラリアらしい美しい分校へと出かけた。そしてシドニー-東京間は、帰国便がいつも早朝の成田着なので、3回ともその日の仕事の予定をそのままこなさなければならないスケジュールになっていた。

いるのに、6時を過ぎないと着陸許可が出ない(注)とのことで、毎回30~40分間も上空を旋回しているではないか。ようやく到着して車に乗ると、今度は朝の湾岸道路の渋滞に巻き込まれてしまい、都心まで2時間半もかかってしまった。こうして、かれこれ4時間近い時間をロスすることにならざるを得ないのである。

これでは東京は、確かに日本の首都であり国際的な巨大都市ではあっても、ニューヨーク、パリ、ロンドンのようないわゆる世界都市だとはとてもいえない。加えてホテル代が高いこともあって、この頃は、UMAPのような国際会議やその理事会などを東京で開くという、旅慣れた外国のメンバーから嫌な顔をされることがままある。ソウルや台北、あるいはシンガポールや香港の方がずっと便利だというのである。

東京の全般的な都市環境をもちやこのまま放置しておくわけにはいかない、と改めて痛感するこの頃である。

Contents

Features

特集：
アジアの空の
玄関口

>>

Feature 01

p.2
東京を世界都市に
中嶋嶺雄

01

Feature 02

p.6
日本再浮上に向けて
植草一秀

02

Feature 03

p.12
東アジア国際航空市場の
発展経緯と将来動向に関
する一考察
高田和幸

03

Feature 04

p.22
視界良好な
日本の航空輸送市場
ランドルフ・S・ベイスラー

04

Feature 05

p.28
アジア地域における航空
旅客需要および航空貨物
需要の予測
アダム・ブラウン

05

Special Contribution 01

特別寄稿 01

p.36
飛行方式と空域
—航空管制を
理解するために
中野秀夫

Special Contribution 02

特別寄稿 02

p.45
コーポレート・ガバナンスと
経営者のチェック
伊丹敬之

Game Theory and
Management Strategy

ゲーム理論と経営戦略

p.58
付加価値と
コーペティション
嶋津祐一

最終回

表紙写真/田貫湖より
Photographer/小曾戸恒夫

●おそとつねお：1951年山形県生まれ。78年から2年間、南北アメリカ大陸を自転車で縦断。85年から富士山をテーマに撮影を開始。雑誌などに作品を発表。2000年には毎日新聞主催「富士山再生キャンペーン」の写真展を全国各地で開催。現在、山と溪谷社より出版予定の「日本の山と溪谷 富士山」を撮影中。

アジアの空の玄



■国際社会の変動と日本

こんなことを思っていた矢先、お隣り韓国のインチョン（仁川）に巨大な国際空港が出現したというニュースに接した。西海（黄海）に面したインチョンなら首都ソウルまで車で小一時間で来られるので、ソウル・エリアがアジアの空の中心になる可能性が出てきたといつてよいのかもしれない。韓国人たちは、とかく「克日（日本に克つ）意識」が強いので、そのようなことのためなら、きつと一生懸命になるに違いない。

インチョンといえば、かつて朝鮮戦争時に連合軍のマッカーサー最高司令官が、釜山にまで迫った北朝鮮軍を背後から襲撃して戦況を逆転させた仁川上陸作戦で歴史に残る場所である。貿易港・漁港でもあり、海岸の公園には有名なカジノなどがある観光地でもあって、もう三十年近くも以前のことであるが、私もソウルからバスで行ったことがある。当時の韓国は

首都ソウルにまだ戒厳令がしかれていて、夜の外出は12時まで、その時間近くになると、家へ急ぐ人々で交通機関が騒然としたものである。その頃は、一般の市民に海外渡航の自由がなかったばかりか、渡航許可を得た人々でも一旦東京へ出て、そこから世界各地へ行くのが普通であった。韓国の友人のことをいつも気の毒に思ったものである。

それが今日では、東京よりもソウルの方が国際空港のネットワークの拠点になろうとしているのだから、時代の変動は急速だといわねばならない。現にウズベキスタン共和国の首都タシケントをはじめ中央アジアの都市へ行く場合などは、ソウル経由の方がずつと便利になってきている。

国際社会の変動と日本の地位の変化という点では、この十年間の日米関係にも顕著なものがある。私は1992年秋から1993年夏にかけての一年間、カリフォルニア大学サンディエゴ校の国際関係・太平洋研究大学院（IRPS）

で「中国・東アジアの国際関係」を担当する客員教授として教鞭をとっていた。日本の大学院と違って、授業は教師も学生も真剣勝負であり、私自身の永い教歴でも忘れ難い日々であったが、その頃はアメリカが凋落して日本が台頭するというイメージが当のアメリカでもまだ一般的であった。現に私がサンディエゴに居を定めた頃は、丁度、ロサンジェルスの人種大暴動直後だったため、カリフォルニア一帯に何となく落ち着きがなかった。それだけに当時はまだ「日本叩き」が盛んで、言論界でもいわゆるレヴィジヨニスト（修正主義者）たちがしきりに「日本異質論」を唱え、経済大国・日本を批判する記事や論文で賑わっていた。実際、私が一年間アメリカに滞在している間、ベストセラーのノンフィクション部門第一位は、マイケル・クライトン著の『ライジング・サン（昇日）』であり、日本企業のビジネス態度を批判する同著は、映画にもなって多くの観客を集め、さまざまな話題

を提供していた。因みに、フィクション部門の首位はアメリカの農村を舞台にした牧歌的な不倫小説ともいえるロバート・ジェームズ・ウォラー著『マディソン郡の橋』であった。

あれからまだわずか十年も経っていないのに、国際社会における日本の地位は少なくともイメージの上では急速に低下してしまっただけといえよう。日米経済のこの間の落差は大きく逆転して、いまや「日本叩き」（ジャパン・バッシング）どころか、「日本抜き」（ジャパン・パッシング）、さらには「日本無し」（ジャパン・ナッシング）とさえいわれている。

これらの見方がすべて正しいとは思われず、日本は潜在的にも実質的にも依然としてアメリカに次ぐ第二の経済大国なのであるが、最近の日本政治の貧困、日本外交の貧弱もあって、日本の対外発信力が著しく低下していることは否めない。このような日本を再活性化するためにも、東京が是非とも世界都市になる必要があるのである。

国際空港と大学町

先に述べたUMAPの総会では、かねてから理事会で論議されてきたUMAP憲章の改定案が全会一致で可決され、それにもなつて現在東京に置かれている国際事務局が引き続き「少なくとも2005年まで」日本に置かれることになった。この6月には、現在は東大の駒場キャンパス内に間借りしているUMAP国際事務局が台場に建設中の「国際研究交流大学村（国際大学村）」に移ることになっている。「国際大学村」は文部科学省や（財）日本国際教育協会（AIEJ）が中心になって企画している国際交流のための巨大なセンターであり、当面、留学生用の宿泊施設やサイエンス・パークなどでもできることになっている。といっても、そこに留学生のみが居住することにでもなれば、それは現代の「出島」にもなりかねない。

ただでさえ日本の大学は依然として閉鎖的で、その多くが「日本

人に日本語で教える」体制をとつていて、国立大学でも留学生比率は3%台、大きな私立大学でも1%前後のところが多い。そうした中で東京外国語大学の留学生数が現在約650名で国立大学の中では最高の15%近い比率をもち、私立大学では大分県別府市に新設された立命館アジア太平洋大学（APU）が学生の半数は留学生だという格別の大学として注目されているが、日本の大学の国際化、グローバル化は全般的にまだまだ大変遅れている。

それだけに、「国際大学村」が立ち上がるこの機会に、東京湾のBay Area 1帯は未来型のOff Shore Areaとして、大学設置基準や学校教育法など日本の国内法に拘束されない国際的な異文化交流の拠点としてのUniversity City（大学町）になったらと夢は膨らむのだが、その前提としてはどうしても世界都市・東京にふさわしい国際的なハブ空港がBay Areaの近くか、京浜の臨海地帯かになければならない。

パリやニューヨークのように、本当の世界都市は都市機能、都市景観、都市文化をそなえているものだが、東京の都市文化は、たとえばクラシック音楽会の開催状況だけを取ってみても、すでに世界都市にふさわしい水準には達している。問題はやはり世界都市らしい都市機能と都市景観であろう。最も重要な都市機能という点を考えるなら、アクセスの良い国際空港を欠いたまま時間の浪費を重ねていては、東京は世界都市にはともなれないばかりか、近い将来には東京の国際比較上の地盤が急速に沈下し、やがてはただ人口だけが多数アジアの一都市にしか過ぎなくなってしまうかもしれない。

そうならないためにも、国際ハブ空港を含む世界都市・東京への官民あげての決断と実行が、一日も早く迫られているといえよう。

注

新東京国際空港（成田空港）の運用時間は6:00～22:59。東京国際空港（羽田空港）の運用時間は24時間。