

内陸の畏は人ごとではない: 港湾アクセス道路整備の重要性

加藤浩徳

東京大学大学院工学系研究科・准教授

(kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

我が国は、島からなる小国である。この単純な事実も、道路政策を議論する際に、しばしば忘れられていることのように思う。少なくとも道路ネットワークを考える上で、日本が海に囲まれているということは、とても恵まれた環境にあることを意味している。私がこのことに改めて気づかされたのは、ポール・コリアー著「最底辺の 10 億人」を読んでからである。

コリアー氏によれば、世界で最も貧しい最底辺の 10 億人のうち 38% は、内陸国、つまり海と隣接していない国に住んでいるのだそうだ。ただし、その多くは、アフリカに位置している。こうした国では、港までの距離が遠いため、他国から物資を輸入する輸送コストが高くなり、一般的に物価が高い。また、たとえ国内産業によって物資が生産されても、輸出するときに港へのアクセス費用が高くなるため、国際競争力を確保できない。そのため、外国資本を含めた産業の立地が進まず、結果として、内陸国は貧しくなってしまう。

ここまでは、交通の観点から考えれば、かなり教科書的で、当たり前のことと言える。しかし、世界の国々を見渡せば、内陸国といえども、スイスやルクセンブルグのように、極めて高い経済水準の国もある。なぜアフリカの内陸国は、特に貧しくなってしまうのだろうか？ここで、コリアー氏は、世界銀行の研究を踏まえて、興味深いことを指摘している。多くの国々のデータを調べてみると、輸出入に関わる輸送費は、近隣の港からの距離もあるが、むしろ近隣の沿岸諸国が交通インフラにどれだけ投資しているかによって、より大きな影響を受ける、というのだ。例えば、スイスの近隣沿岸国は、ドイツ、フランス、イタリアだが、ドイツのアウトバーンを持ち出すまでもなく、これらの国々の道路整備は極めて高い水準にある。一方で、アフリカの内陸国、例えばウガンダでは、近隣沿岸国であるケニアが、低経済成長と不安定な政治環境のため、十分な道路整備をしていない。つまり、内陸国は、近隣の沿岸諸国の人質となってしまっているのである。

内陸国の港湾への低アクセス性が、経済発展の阻害要因であるという指摘は、我が国の文脈においても、決して無視できない事項である。アジア諸国との国際競争が激しくなる中、今後とも国内経済の発展を加速・維持していくためには、港湾への物流アクセス性向上が重要であるのは間違いない。また、上での議論を踏まえると、港湾へのアクセス道路の整備は、地方自治体ではなく、国または広域自治体が主導して行うべきものであることが推察される。仮に、港湾アクセスの道路が、沿岸に位置する地方自治体によって独自に整備されるようになれば、その自治体の道路整備水準次第で、内陸に位置する自治体の経済活動は大きなダメージを受けることがあり得るからである。更に言えば、港湾整備と道路整備との連携が益々重要になることも指摘しておくべきことであろう。

我が国は、内陸国ではなく、また小国であるため、内陸から港湾までの距離がかなり短い。このことは、我が国が世界にもまれに見る高い経済成長を実現できた主な原因の 1 つと言える。しかし、これに甘んじることなく、さらなる港湾への物流アクセスの向上を目指すことによって、国内の全ての地域が便益を受けられるようにすることが、我が国の道路政策において、今後とも重視されることといえる。さもないと、小国といえども、我が国の内陸地域も、「内陸の畏」にかかってしまうことだろう。

参考文献

ポール・コリアー (中谷和男訳): 『最底辺の 10 億人－最も貧しい国々のために本当になすべきことは何か?』, 日経 BP 社, 2008.