

## 航空のグローバル化と新千歳空港の空港戦略

去る3月14日、ホテルポールスター札幌で、北海道航空・港湾研究会主催による「北海道航空・空港問題シンポジウム」が開催され、「航空のグローバル化と新千歳空港の空港戦略」というテーマで基調講演とパネルディスカッションが行われ、新千歳空港ターミナルビルの運営戦略と北海道の空港・航空戦略のあり方、これからの北海道の観光振興や地域活性化について活発な議論が展開されました。

### 基調講演

#### 新千歳空港ターミナルビルの運営戦略

##### 新千歳空港のこれからの課題

新千歳空港の国内線ネットワークの状況は26の路線で、147便が就航。路線数では羽田・伊丹に次いでわが国3番目、1日当り便数では、羽田・伊丹・福岡に次いで4番目の空港です。

国内線旅客数は、平成22年は1580万人、ピークが平成14年の1831万人です。新千歳・羽田間は世界一のドル箱路線と言われ、去年は967万人でした。数年前は1000万人を超えていましたが、ここ2年～3年は1000万人を切っています。

国際線旅客数は昨年94万人と過去最高を記録しました。昨年3月の国際線ターミナルビルの完成は、その意味ではタイムリーなプロジェクトでした。

中国路線は、北海道を舞台にした中国映画「非誠勿擾」フェイスンウーラオで人気が高くなっています。年配の人は中国で最初に解禁された高倉健主演の「君よ憤怒の川を渡れ」で高倉健さんのファン、北海道のファンにな



山本 邦彦 氏  
北海道空港(株)代表取締役

りました。若い人は、「非誠勿擾」で北海道を再認識しています。この2本の映画の影響が非常に大きいと思います。

東アジアを中心とした観光客の増加は確実にあっており、特に中国人の日本への関心の高さは紛れもない事実です。中国人も含めて外国人の獲得が大きな課題です。私どもの空港としても受け入れをしっかりとしていかなければならないと思います。そこで、空港ターミナルビルとしての戦略ですが、東アジアを中心とした観光客の誘致がまずは一番大きな課題です。その中でも、空港を管理する立場で解決しなければならない課題の一つは、旧共産圏の航空機の乗り入れ制限です。中国機とロシア機は月、木、金曜日の3日間は自由に入れません。政府はビジットジャパンを掲げていますが、その玄関口である新千歳空港でこうした状況があることについて、行政、経済界が一体となって国とよく相談をして良い解決策をご検討いただければと思います。

二つ目は、ポートセールスです。新たな航空路線をさらに充実していかなければなりません。海外とは11路線で結ばれていますが、さらに期待できる国はいくつかあると思います。中国は申し上げるまでもありませんが、シンガポールはラベンダー人気で北海道に大変関心が高まっています。シンガポールの北海道ブームがお隣のマレーシアに飛び火し、マレーシアでも非常に注目されています。タイでも夏の北海道に爆発的な人気がありました。オープンスカイで航空会社が入りやすい状況になっていますから、このあたりに着目していいかと思います。

最後は、現在明らかになっている路線ですが、中国

東方航空は今年3月から週4便が5便になり、イースター航空やジーン・エアー（韓国のLCC）はプログラムチャーターが定期便になります。中国国際航空も週4便が5便に、大韓航空も夏には1日2便・週14往復になります。私どもの会社で地上支援業務にも着手しましたが、こうしたことも手持カードにしなから、ポートセールスをさらに進めていきたいと思えます。

三つ目の注目すべき課題は、LCC（ローコストキャリア）の航空会社です。従来大手航空会社は、高級感のある飛行機で背広を着て旅行をしたいという方々を対象としています。それに対して、LCCは高級感よりは安さ優先という価値観といえます。実は今世界的に見て、このLCCのシェアが欧米では4割を超え、アジアでも20数%まで急成長しています。

日本でもLCCは無視できない存在になっています。韓国のイースター航空とジーン・エアーが、今月末あるいは4月から定期便として仁川空港から新千歳空港に乗り入れます。また、全日空傘下でわが国初のLCCが設立される動きがあります。関西国際空港が拠点になりますが、これが関西国際空港と新千歳空港を結ぶことも大いに考えられます。さらにオーストラリアのジェットスター航空と中国の春秋航空が日本の国内線に参入するという報道がなされています。LCCはまさに大手と比べて圧倒的な低運賃で、今まで飛行機を使っていなかったような方を対象にして、新たな航空需要を創出してくれる会社ですので、LCCの誘致は大変大きな課題です。

四つ目は、24時間運用の問題です。現在は旅客便と貨物便で、深夜・早朝1日6便（22時から朝7時までの時間帯）就航されていますが、高橋知事は将来は1日20便程度まで引き上げたいと言っています。ハブ化

の対応には、深夜・早朝枠の拡大は避けて通れない大きな課題です。

#### 新千歳空港ターミナルビルの運営戦略

次に、北海道空港(株)での独自の取り組みについてです。国際線のターミナルビルが昨年3月に完成しました。この国際線ターミナルビルには、四つほど他の空港ビルに比べて胸を張っているものがあります。一つ目はインライン検査方式です。国際線では、手荷物はコンベアーを通過している間にエックス線検査で不審なものがないかを調べ、それがあつ場合にはお客様立会いのもとで荷物を開けさせてもらい確認するものです。国内線ターミナルではカウンターの前に検査機器があつて混雑していますが、国際線はこのように最新のセキュリティシステムを導入してスムーズになっています。

二つ目は、ユニバーサルデザイン推進です。先進空港である中部国際空港を参考にしてより良いものを追求しています。

三つ目は、グランドハンドリング事業です。航空機の離着陸の誘導や手荷物のカウンター業務というような地上支援業務です。今まで国際線の地上業務をJALとANAの2社にお願いしていましたが、国際線がさらに充実されると対応できなくなつてきます。韓国のLCCは当社で12月から対応しています。いずれ韓国線や台湾線の定期便も自社でグランドハンドリングができないかという目論見を持っています。これはポートセールスの大変重要なカードになると思えます。

四つ目は、国内線の旅客ターミナルビルの増改築です。利用者の便を図ることは当然ですが、空港周辺の皆様にも一日楽しんでいただくことをコンセプトに取り組んでいます。映画館や温浴施設の整備、北海道シヨールームということで、現在106のテナントが空





港で物販・飲食の事業を展開していますが、160テナントに拡大します。

五つ目は、成田、羽田、中部、関西、仁川空港との連携です。新千歳空港から海外へ旅行される皆様は、これまではだいたい成田から海外に行くというのが普通だったと思いますが、今後は成田以外にも、羽田、中部、関西国際空港を中継基地とするという選択肢も広がっています。また、韓国の仁川空港へは現在週10便ですが、今度は週14便・1日2便になり、朝乗りますと昼には仁川に着き仁川からその日のうちに海外47の都市に到着します。つまり、いろいろな選択肢で海外に行けるということをご認識いただきたいと思います。

## パネルディスカッション

### 北海道の空港・航空戦略のあり方について

#### 空港問題を考える視点

**石井** 航空政策を考えると、人口減少と沈滞ムードの中で長期停滞ということが旅客数の推移からもうかがえます。従来は航空需要が高い率で増えていくことが前提でしたから、そこを冷静に見直しながら変化を捉える必要があります。わが国の空港政策は、「整備」や「開発」から「維持更新」や「見直し」へ、また「国土の均衡ある発展」



石井 吉春 氏  
北海道大学公共政策大学院教授

(地方重視、高い利用料金の許容など) からシビアな「競争力強化」へと変化してきています。これまでの官と民の役割分担や国と地方の役割分担のあり方についても問題が指摘されてきており、国の役割の限定化や地方への権限移譲、民間活用などが進展していくものと考えられます。

これまでの空港整備は、整備量確保に重きをおいて進められてきました。上下分離方式を基本に、空港施設は行政(設置者)、空港ビルはいくつかの例外を除いて第3セクター(民間)、駐車場は公益法人や民間が整備主体となってきました。ところが下の空港施設はほとんどの空港が赤字で、上の空港ビルの大部分は黒字というねじれた状態になっています。こうした状態が明確な基準がないまま、歴史的な経緯の中で続いてきました。端的に言うと、管理費のコスト負担をしないで、地元市町村が空港を存続しろというのは、あまりにも受益と負担が乖離していると思います。

そういう中で、北海道の空港をどう考えるかですが、北海道の成長戦略として空港がどう活用できるかが最も重要な視点だと考えています。その意味でも新千歳をめぐる動向やどう位置付けていくかが、非常に大きな課題です。新千歳空港は、上下一体でみると数少ない、黒字の優良企業です。これをどう積極的に生かすかが重要です。地域主導による上下一体化、究極的には民営化が目標だと思います。国際的なハブということよりも、道内のネットワークの核としての位置付けが重要です。

#### 観光振興と北海道運輸局の取組み



八鍬 隆 氏  
国土交通省北海道運輸局長

**八鍬** 観光や物流の観点から空港の役割を考えていきたいと思っています。特に国際観光という観点からは、ほとんどのお客さんは飛行機で来られるので、空港の発展は不可欠です。

観光は政府の成長戦略の柱の一つで、2003年のビジットジャパンキャンペーン開始以来、訪日外国人旅行

者数の最終目標を3000万人に設定して、国策として推進しています。

北海道の観光消費額は1兆4000億円で、基幹産業である農業の1兆251億円を上回り、極めて重要な産業となっています。現在、来道外国人数は71万人で全体の1.4%ですが、観光消費額は約10%にのぼり、経済効果は大きくなっています。また、道内・道外観光客は減少気味ですが、外国人観光客は伸びています。外国人は、国内からの来道者が減る冬期にも夏季と同じくらい多いという傾向があります。

北海道運輸局ではインバウンド観光を推進していくために、北海道ビジットジャパン地方連携事業として、言語のバリアフリー化や認知度向上事業、誘客事業を展開しています。新千歳空港は防衛省の関係で中国やロシアの航空機に就航規制がありますが、去年3月に若干緩和され、火曜日の午後にも就航できるようになり、中国便やロシア便が増便されました。今後も一層の緩和が望まれます。

次に、貨物の関係です。国際貨物輸送は現在、新千歳空港からの輸出が825t、輸入が2231t、合わせて3000tほどです。そのうち輸出の33%、輸入の15%が成田経由ですが、羽田空港に昨年10月から国際線が本格的に就航しています。羽田空港の利用で、輸送コストが削減され、輸送時間も短縮、集荷時間も拡大でき、国際線の貨物輸送が円滑になると考えています。

#### 国の政策動向と北海道の航空・空港戦略



切通 堅太郎 氏  
北海道総合研究調査会  
研究員

があつたのにもかかわらず懸案を先送りしてかなり遅れて制定されたことです。二つ目は、依然として運営

**切通** わが国は98の供用空港が概成され、整備から運用へ航空行政はシフトしています。こうした流れを受け、2008年には1956年に制定された空港整備法を改正、空港法が制定されました。この空港法には、四つの問題点があります。一つ目は、既に90年代初頭から整備は十分との認識

より管理、規制中心の考えで国の関与が強まったこと。三つ目は、当面の間という表現が乱発されるなど、制定プロセスが拙速ということです。四つ目は、地域自らが運営するという視点が弱く、地域主導という観点あまり感じられません。

次に、空港に関わる費用ですが、支払う主体と受ける主体が多くあってバラバラになっているという印象を受けます。北海道には空港が13ありますが、それぞれビル会社があり、滑走路は国が管理、駐車場は公益法人や民間と、複雑で非効率な空港運営になっています。昨年の事業仕分けでは、空港整備特別会計を早急に廃止、民営化するとしていますが、当面は特別会計と一般会計の区分経理が求められ、また、上下一体化や歳出合理化、予算要求の10%見直しなどが提言されています。

注目すべき点は、①首都圏空港は、ここ数年で1・5倍の処理能力を目指していること。②伊丹・関西統合合法案が3月に閣議決定されたこと。③国土交通省の成長戦略会議では空港経営の抜本的効率化について主に大都市圏の空港中心の戦略が語られていること。④国の観光施策として、訪日外国人旅行者数を2019年までに2500万人にすることを目指していること。これには新千歳をはじめとする北海道の空港の役割が大きいと思います。⑤空港運営のあり方に関する検討会で空港の民営化や業務委託をどのように進めていくかを議論しています。上下一体は、方向性としてはいいのですが、そのための具体策がまだはっきり示されていないという状況です。

世界的なグローバル化の進展の中でアジアにおけるハブ空港の成長やLCCの成長が顕著な進展を示す中、北海道においても地域が主体となって空港戦略を要望主義から提案主義に変え、地域間連携をコンセプトに進めていくことが求められていると思います。

(北海道航空・港湾研究会事務局長 藤原達也)