

年表とグラフで見る 北海道の航空と空港の 推移と特徴

レポート
Report



今、航空と空港を取り巻く環境は、大きな変革期にあります。ここでは北海道における航空と空港の歩みや変遷を簡単に振り返り、改めて北海道の特性を考えてみます。

北海道の航空と空港の変遷

戦後の航空と空港に関する主な出来事を簡単な年表にまとめたのが表1です。終戦から6年後の'51年、札幌（千歳）～東京の定期航路がいち早く開設され、地方空港の整備も比較的早く進められて'65年度までには主要な空港の供用が開始されました。

また、'53年には道内ローカル定期航路の必要性から、北海道や商工会議所などが中心となって北日本航空が設立されました。同社は、その後日本国内航空、東亜国内航空、日本エアシステムへと姿を変えていきますが、ローカル線の重要性を早くから認識していた歴史は、今改めて振り返ってみる意義があるように思います。

北海道では、'76年までに12空港（現在は13空港）が開港しており、全国の空港数の17.1%を占めていました（表2）。その後、全国各地に空港が整備されるようになり、現在は全国の13.3%となっています。また、国内路

表1 北海道の航空と空港の歩み

年	主な出来事
1950	連合総司令部の覚書により、国内航空運送事業の運営許可
1951	GHQ、日本資本による国内航空事業を許可、10月に旧日本航空がノースウェスト航空に委託して、戦後初の国内民間航空営業開始。1日1往復の札幌（千歳）～東京の定期航路開設
1952	航空法公布
1953	日本航空株式会社に基づき、日本航空設立。道内の定期航空便就航を目的に、道内の有志らが北日本航空㈱を設立
1956	空港整備法公布
1960	稚内空港供用開始（1,200m）
1961	函館空港（1,200m）、釧路空港（1,200m）供用開始。日本航空が東京～札幌に国内初のジェット機運航を開始。札幌（丘珠）飛行場と千歳飛行場を公共施設として指定
1962	利尻空港（600m）、丘珠空港（1,200m）供用開始
1963	千歳空港ターミナル（千歳空港の民間航空専用地区）供用開始。女満別空港（1,200m）供用開始
1964	北日本航空、富士・日東航空会社と合併、日本国内航空㈱設立。帯広空港（1,200m）供用開始
1965	中標津空港供用開始
1966	旭川空港（1,200m）、紋別空港（1,200m）供用開始
1969	第1次空港整備5カ年計画閣議決定
1970	空港整備特別会計法公布
1971	日本国内航空、東亜航空と合併し、東亜国内航空に。千歳空港（3,000m）、函館空港（2,000m）滑走路延長
1973	釧路空港滑走路延長（1,800m）
1974	利尻空港滑走路延長（800m）、奥尻空港（800m）供用開始。日本近距離航空（後のエアニッポン）が道内航路の運航開始
1978	礼文空港供用開始（800m）。函館空港滑走路延長（2,500m）
1979	千歳空港から国際化の幕開けとなるマニラ、台北へチャーター便就航。函館空港ターミナルビル完成
1981	（新）帯広空港（2,000m）供用開始。日本航空が千歳～成田～ホノルル線開設
1982	旭川空港2,000m滑走路供用開始、ターミナルビル完成
1983	函館空港が国際定期使用代替空港に指定
1984	釧路空港滑走路延長（2,100m）
1985	（新）女満別空港供用開始（2,000m）。帯広空港滑走路延長（2,500m）
1987	日本航空完全民営化。日本近距離航空がエアニッポンに社名変更。稚内空港1,800m滑走路完成、新ターミナルビル完成
1988	新千歳空港（滑走路A 3,000m）供用開始。稚内空港新滑走路（2,000m）供用開始。東亜国内航空が日本エアシステムに。
1989	大韓航空、新千歳～ソウル線開設。中標津空港ターミナルビル、新滑走路（1,200m）完成。釧路空港滑走路延長（2,300m）

年	主な出来事
1990	中標津空港滑走路延長（1,800m）。コンチネンタル航空、新千歳～グアム・サイパン線開設。日本航空、キャセイパシフィック航空と共同運航による新千歳～香港線の運航開始
1991	新千歳空港に国際貨物定期便就航
1992	新千歳～ホノルル線開設（2003年より運休）。新千歳空港旅客ターミナルビル開業、J R千歳線千歳空港駅開設。カンタス・オーストラリア航空、新千歳～プリズベン～ケアンズ線開設（2007年より運休）。丘珠空港新ターミナルビル完成
1994	新国際航空運賃制度導入、国内航空普通運賃について幅運賃制度導入。サハリン航空が函館～ユジノサハリンスク線開設（2009年より運休）
1996	新千歳空港B滑走路（3,000m）供用開始。稚内空港国際旅客ターミナル供用開始。釧路空港新旅客ターミナルビル供用開始。北海道国際航空㈱（エアドゥ）設立
1997	（株）北海道エアシステム（HAC）設立。KLMオランダ航空、名古屋～新千歳～アムステルダム線開設（2002年より運休）。旭川空港2,500m滑走路供用開始。中標津空港2,000m滑走路供用開始
1998	スカイマークエアラインズに羽田～福岡、北海道国際航空（エアドゥ）に羽田～札幌の免許付与、エアドゥが新千歳～羽田線の就航を開始。新千歳～瀋陽線開設
1999	スカイマークエアラインズが伊丹～新千歳線開設。函館空港3,000m滑走路供用開始。利尻空港滑走路（1,800m）供用開始。（新）紋別空港供用開始
2000	女満別空港滑走路延長（2,500m）。新千歳～台北間のエバー航空の定期的チャーター便開設（2003年に定期便化）。釧路空港2,500m滑走路供用開始
2001	新千歳～上海線、新千歳～ユジノサハリンスク線開設
2002	エアドゥが民事再生手続開始を申し立て。日本航空と日本エアシステムが共同持株会社（株）日本航空システムを設立し、経営統合へ（2004年に日本航空に）。国際拠点空港に係る民営化の方針が閣議決定
2003	エアドゥ、全日空と共同運航開始。奥尻空港ターミナルビル完成。函館空港国内線新ターミナルビル完成
2004	奥尻空港新滑走路（第1期分800m）供用開始。丘珠空港滑走路を1,500mに延伸
2005	函館空港新旅客ターミナルビル完成
2006	奥尻空港新滑走路（1,500m）供用開始。アジアナ航空、旭川～ソウル線開設。大韓航空、函館～ソウル線開設
2007	新千歳～北京線、新千歳～大連線開設
2008	空港整備法を空港法に改正
2009	稚内空港滑走路延長（2,200m）。礼文空港供用休止
2010	日本航空、会社更生法の適用を申請。北海道「道内空港活性化ビジョン」をまとめる。6月末で丘珠空港からANAグループが撤退、同グループの道内路線は新千歳空港へ一本化。新千歳～ハバロフスク線開設
2011	北海道を筆頭株主とする新生HACがスタート。航空路線を丘珠空港に一本化し、本社を丘珠空港ビル内に移転。6月に「重大インシデント」となる事故が発生し、欠航が相次ぐ。「空港運営のあり方に関する検討会」が全国の国営空港について民間運営委託などの方針を打ち出す

※『数字でみる航空』『北海道建設年表』『北海道の20世紀』『新千歳空港』『北海道内における航空を取り巻く状況』などをもとに作成

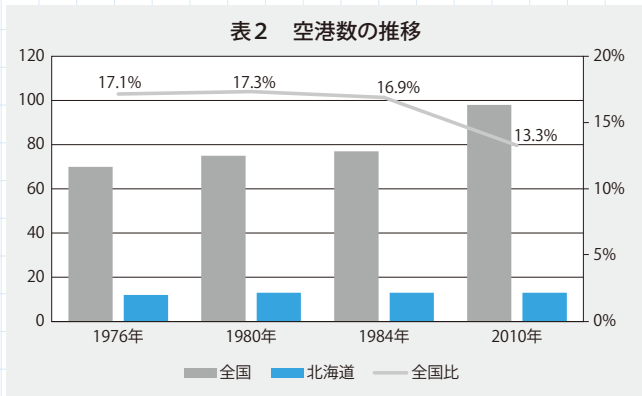
線の乗降客数も'80年代までは11%以上を占めていたが(表3)、近年は全国の8.6%にとどまっています。

しかし、人口一人当たりの乗降回数は、全国平均より高く、'76年には約2.5倍、近年でも約2倍となっており、北海道は依然として航空輸送の依存度が高い地域といえます(表4)。

空港利用状況の推移

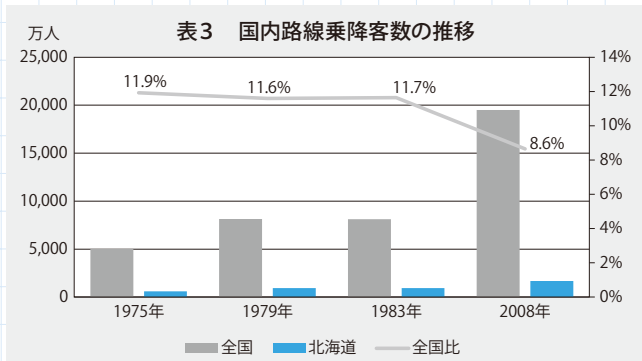
国内航空旅客数は増加を続けてきたものの、近年はやや減少傾向にあります(表5)。北海道の玄関口である新千歳空港の利用状況も同様です(表6)。一方、ほかの道内地方空港も'00年ごろをピークに、旭川空港を除いて利用状況は減少傾向にあります(表7)。道内の国内航路数もこの10年程度で減少傾向にあり、国内

表2 空港数の推移



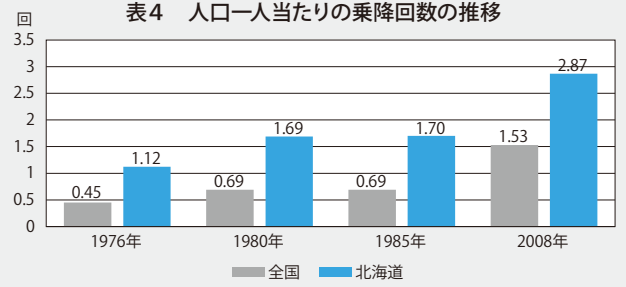
※『北海道の航空輸送』『北海道の空港』『数字でみる航空』などをもとに作成

表3 国内路線乗降客数の推移



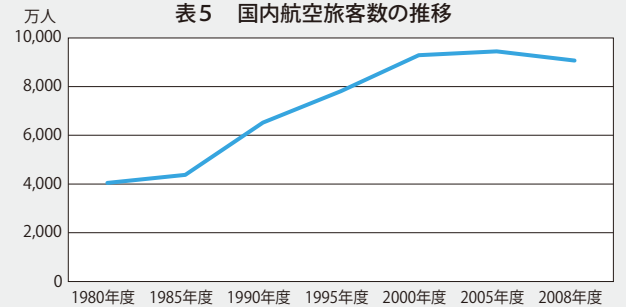
※『北海道の航空輸送』『北海道の空港』『数字でみる航空』『北海道内における航空を取り巻く状況』などをもとに作成

表4 人口一人当たりの乗降回数の推移



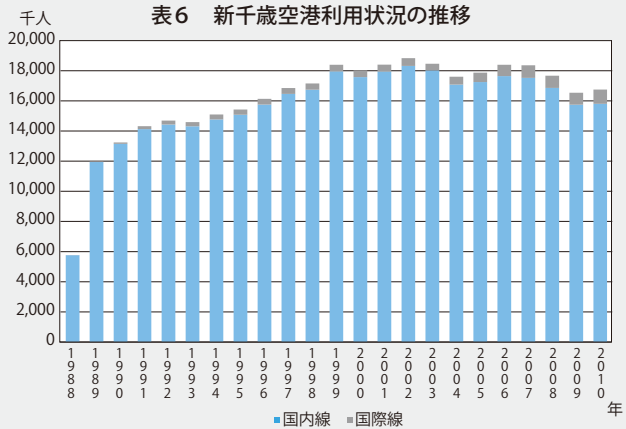
※『北海道の航空輸送』『北海道の空港』『数字でみる航空』『北海道内における航空を取り巻く状況』などをもとに作成

表5 国内航空旅客数の推移



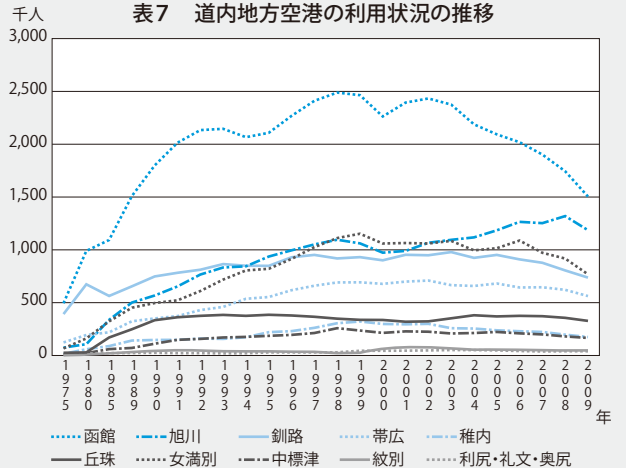
※『数字でみる航空』をもとに作成

表6 新千歳空港利用状況の推移



※1988年は開港した7月以降の数字
 ※1988~1999年：北海道空港(株)HP乗降客数、2000~2010年：北海道資料より作成

表7 道内地方空港の利用状況の推移



※運輸経済統計要覧、北海道資料などより作成 ※国内線と国際線を合わせた数値

航空のネットワークは航空会社が路線数の量的な拡大から転換し、需要に合わせて路線の集中を図っていると考えられます（表8）。

利用者からすると、直行便がなくなった、1日当たりの便数が減少したなど利便性が低下しているといえましょう。その結果、航空機や空港を利用しなくなり、航空会社や空港の収益が減少し、さらなる減便や路線廃止と、悪循環に陥っていく可能性があり、北海道全体として、今後の安定的な航路や便数の確保は大きな課題といえましょう。

航空運賃負担も増加傾向に

次に、航空運賃について考えていきます。羽田発着の航空運賃をマイル当たり単価で算出し、新千歳空港を100とした場合の北海道と九州・沖縄の各空港からの運賃を比較したものが表9です。普通運賃ではほぼ100前後の数値に収まっていますが、特割1での運賃で比較すると、旭川は176.5、函館185.0、釧路189.9、帯広195.9、稚内212.5、中標津228.6、紋別229.3と道内の地方空港は高い数値となっています。地方が割引運賃の恩恵を十分に受けていないと考えることができます。

航空運賃の支出額推移を北海道と全国平均で表したのが表10です。北海道はいずれも全国平均より高い支出額となっており、航空輸送の依存度の高さを表しています。

'89～'99年にかけて支出額が2倍以上に増えていますが、これは新千歳空港の海外路線の開設などによって、海外旅行をはじめとする新たな航空需要を生み出したと考えられます。また、'99～'04年の支出額はわずか2円の増加となっていますが、これはエアドゥをはじめとする新規参入航空会社によって、新千歳～羽田の本州路線で低価格の航空運賃が実現されたことが背景にあると推察されます。

一方、交通費支出に占める航空運賃の割合も全国平均より高くなっており、特に、その割合が近年は全国平均に比べて増加傾向にあることが懸念されます（表11）。

空港収支状況について

去る7月29日、昨年末から議論を開始した「空港運営のあり方に関する検討会」による報告書がまとめられ、航空系事業と非航空系事業の経営一体化や、民間の知恵と資金の導入、プロの経営者による空港経営の実現など、国が管理する空港の民間運営委託の方向が打ち出されました。

そこで最後に、空港の収支状況について簡単に触れておきます。表12は検討会の資料から作成した国管理空港の収支の単純合算です。道内の空港は新千歳空港を除いて、いずれも赤字となっており、厳しい状況にあります。

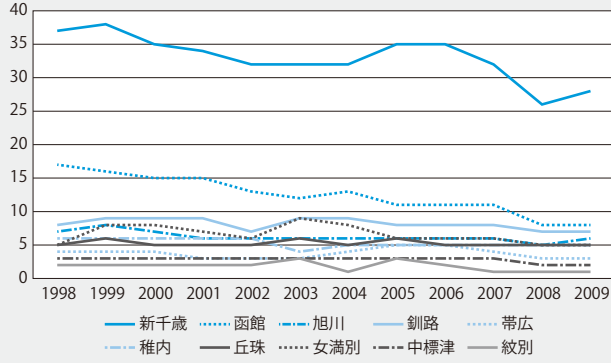
また、地方が管理する空港についてもほとんどが赤字となっています（表13）。

空港収支については、社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の全体で管理しているものをどう振り分けるか、一般会計財源の航空機燃料税をどう配分するかなど、考え方によって数値が大きく変わってくるため、一概に数値だけでは判断できませんが、いずれにしても地方の空港にとっては、厳しい局面が出てくる可能性があります。

一方で、空港管理の民間委託などが実現されれば、地域の航空と空港にとっては新たなビジネスチャンスともいえます。例えば、道内の空港の物販や飲食などはいずれも一人当たりの売上額が高く、空港利用者の消費を拡大することで、収入増につなげていくことができます（表14）。

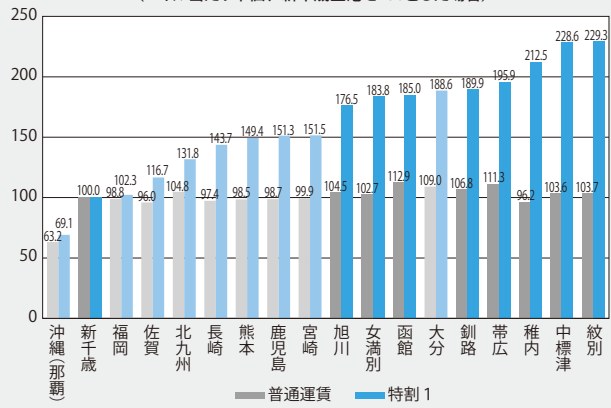
航空や空港分野は乗降客数をはじめ、さまざまなデータがそろっている分野です。時間はかかりますが、詳細なデータをしっかり収集・分析し、それをもとに今後の北海道の航空や空港について、産官学をあげて考えていく時期に来ているように思います。

表8 道内空港の国内航路線数の推移 (離島3空港を除く)



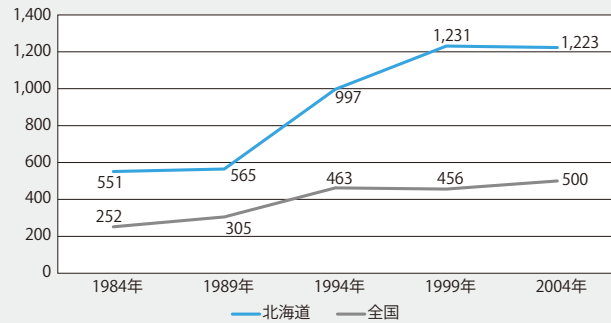
※北海道資料より作成

表9 羽田発着航空運賃比較 (マイル当たり単価、新千歳空港を100とした場合)



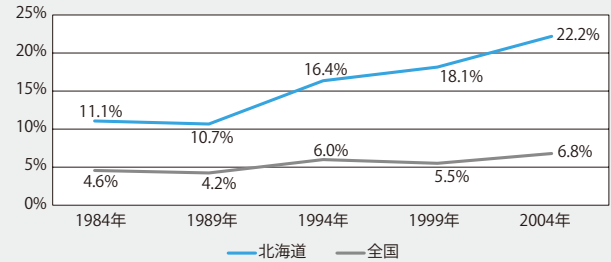
※北海道資料より作成

表10 航空運賃支出額の推移



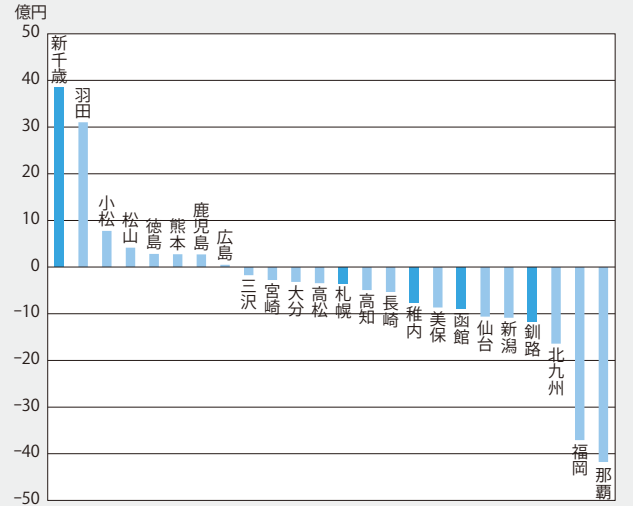
※全国消費実態調査より作成 (1世帯当たりの1カ月の支出額)

表11 交通費支出に占める航空運賃の割合



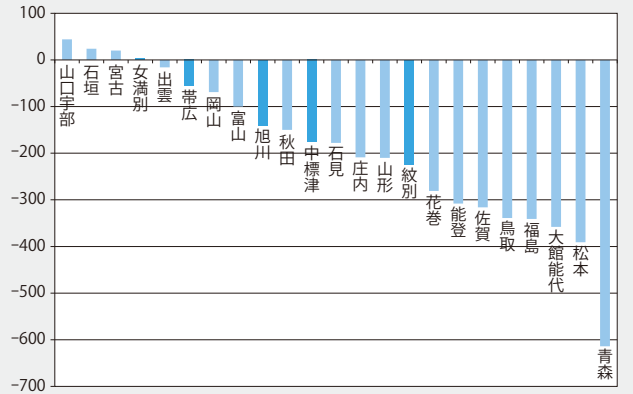
※全国消費実態調査より作成

表12 国管理空港の空港別収支と関連事業の収支(試算)単純合算



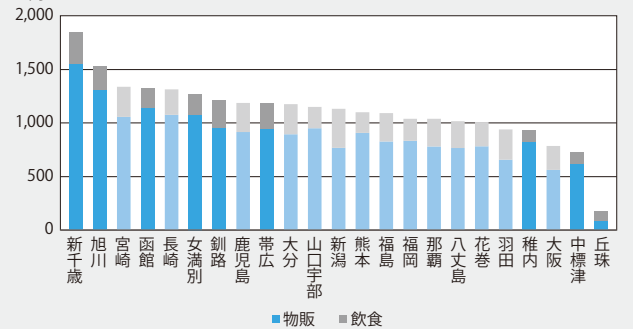
※空港運営のあり方に関する検討会資料より作成 (2009年度分、一般会計財源非配分による経常損益数値)

表13 地方空港の収支状況



※日経グローバルNO.75 (2007年5月7日号) 掲載記事をもとに作成。2005年度の数値

表14 空港別物販・飲食の一人当たり売上



※旭川市提供資料より作成。2009年度の数値。道内空港と羽田、大阪以外は合計1,000円以上の売上げのある空港のみ