

Three-cornered talk

## 鼎談

# これからの 地域航空政策と 地方空港の活用に向けて

■室蘭工業大学教授

田村 亨 氏

■前北海道国際航空(株)  
代表取締役副社長

小林 茂 氏

■釧路公立大学学長・  
地域経済研究センター長

小磯修二 氏



20世紀後半の航空規制緩和による新規参入、JALとJASの経営統合、その後のJALの破たん、<sup>※1</sup>LCCの登場など、この10数年で航空業界は大きな変革期に突入しています。2008年6月には空港整備法を改正して空港法が制定され、空港も整備する時代から活用する時代に入ったといわれています。

航空と空港を取り巻く環境変化の中で、地方路線の廃止や縮小、赤字を抱える地方空港など、地域の発展を阻害する動きが加速しています。このような状況を改善するためには、地域の立場から主体的に地域航空のあり方や空港活用を議論し、検討を進めていくことが大切です。

そこで、今回はこれからの地域航空政策と地方空港活用に向けて、国土計画や地域計画、公共交通政策が専門の室蘭工業大学の田村亨教授、6月までエアドゥ(北海道国際航空(株))の代表取締役副社長とし

て業務を統括し、公共交通政策に詳しい小林茂氏、そして地域開発政策と地域経済が専門の釧路公立大学の小磯修二学長による鼎談で、北海道におけるこれからの航空政策や空港活用を議論していただきました。(開催日 2011年7月7日)

## 岐路に立つ航空・空港経営と北海道の立ち位置

**小磯** 北海道のような広域な地域では、安定した航空路線ネットワークが形成されていることが、地域の発展にとって不可欠な社会基盤です。しかし、この10数年を振り返ってみると、航空や空港を取り巻く環境は地方にとって大変厳しい状況にあります。地方分権・地域主権が叫ばれる中、航空政策と空港活用を考えるには、地域の立場、



※1 LCC

航空自由化に伴って登場した格安航空会社のことで、ローコストキャリア(Low-Cost Carrier)の略。使用する機材を中型機に特化、地方空港やセカンダリー空港(都市圏の基幹空港を補完する空港)を利用する、一部の機内サービスを有料化する、webによるチケット販売などによってコストを削減し、格安運賃を実現している。

北海道の立場から主体的に今後のあり方を議論し、発信していくべきです。

そこで、今日は北海道の発展、航空政策や空港にかかわる系譜や経験を踏まえながら、将来像を大胆に議論していきたいと思います。



**小林** 今の航空業界は大変な変革期にあります。これまでは国がリードして空港の整備や航空事業を推進してきました。航空業界は厳しい規制の中で守られてきた業界で、今は一気にそれが崩れています。

それだけでなく、航空の優位性がかなり弱まってきました。昔は公共交通の中で、長距離高速輸送は航空の独壇場でした。ところが新幹線の延伸で今年3月には九州新幹線が全線開業し、北は新青森駅から南は鹿児島中央駅までつながって、札幌と那覇を除く都道府県庁所在地と政令指定都市はすべて2時間以内の在来線を介して新幹線ネットワークに組み込まれました。

こうしたことを背景に、航空会社は着陸料など空港基本施設の使用料や航空燃料税などを負担する能力がどんどん落ちていきます。

一方で原油価格の高止まりや省エネルギーなど、エネルギー問題もあります。LCCの参入など競争環境は激化しており、航空会社は安定的な航空事業の維持が難しくなって路線や機材を縮小したことが空港や空港ビルの利用減少につながり、地方空港を維持できるのかという問題になっています。

航空路線と空港を考える上では、北海道にとって大変厳しい時代になってきたといえます。

**田村** 私は現実の世界では、規制緩和の影響がまだ強く残っていると感じています。'08年から'09年に



羽田発着枠の配分基準を検討する委員会に参加しましたが、びっくりしたことがたくさんあります。<sup>※2</sup>1スロット20~30億円の価値があるといわれる羽田の発着枠ですが、1日に1便しか飛んでいない路線は廃止できないとか、新規エアラインの話題になると大手系列の二組に分かれてしまうとか、殺伐とした現実を目の当たりにしました。20世紀後半の航空規制緩和で新規参入が実現し、運賃規制も緩和されたので、自由な議論ができるのだろうと期待していましたが、肝心の羽田発着枠はいまだに慣習的な規制が残っています。

エアドゥをはじめとする国内の新規参入社は、機材の整備などあらゆるところに大手との見えないしがらみがあります。そこを解消しない限り、日本からLCCを飛ばすことは無理でしょう。北海道からLCCを飛ばすためにはもうかる路線の首都圏を確保し、そこからアジアに結ぶ戦略を組むべきですが、現実の日本はまだそんな状況にありません。

新政権になってから、新しい投資は東京一極集中になっています。実態的な規制が残る中、将来の日本の航空像や空港活用を新しい発想で描いていくことが、いかに難しいかを痛感しています。

ただ、歴史をたどると北海道が航空王国であることに間違いはありません。北海道の空港は他地域に比べて非常にフレンドリーで身近な存在です。その環境にありながら、自由な発想で新しい航空の取り組みや空港活用のアイデアが北海道から生まれてこない要因は、不完全な自由化に帰結するのでしょうか。

**小磯** 近代国家になってから、北海道の発展に向けての最大のテーマは「遠さの克服」、すなわち市場の中心である大都市との距離をいかに、時間、コストの面で克服していくかでした。その重要なツールである北海道の高速交通の基盤整備は、新幹線も高速道路も遅れている中で、これまで航空ネットワークが果たしてきた役割は大きいものがあります。実際に、新千歳~羽田は世界最大のドル箱路線として知られています。今後は航空政策や空港のシステムが変化していく中で、北海道において航空が果たしてきた役割と実態分

※2 スロット  
航空機が空港への離着陸のたびに滑走路を使用することができる発着枠のこと。

析を踏まえた議論を進めていくことが大切だと感じています。

### 地方航空路線縮小の背景

**小磯** 私は釧路を拠点に10年以上活動していますが、最近<sup>※3</sup>はHACの脆弱な運航状況などもあり、移動がかなり制約されるようになりました。'99年に釧路に赴任した時は札幌～釧路が1日10便ぐらいあって、非常に利便性が高く機動的に活動できました。<sup>※4</sup> コミューターで札幌と結ばれていることは、地方都市で活動する上で不可欠な要素です。地域医療を支える医師が移動する手段としても、円滑なビジネス活動を支える機能としても重要です。

また、12年前は大阪や名古屋などの定期直行便がありました。今は一部の夏期季節便があるだけです。羽田便も運賃が1万円近く値上がりしました。この10年で道内の地方の生活や経済活動を支える高速交通の基盤が極めて脆弱になってきていることを実感しています。これが北海道にとって、あるいは地方にとっての航空規制緩和の実態です。

戦後の北海道開発政策は基本的に空港整備が中心で、航空や運賃の問題、航空会社のあり方については議論がなかったと思います。そのあり方も見直していく必要があるでしょう。

**小林** 航空業界は大きな変革期を迎えています。機材の不適合という問題を抱えています。日本の航空会社は座席数の多いジャンボ機など超大型機を多く保有してきました。限られた羽田発着枠で大量に人を送りこむため、JALやANA、旧JASも競って大型機を導入しました。空港容量の不足という問題が世界で類を見ない大型機材の大量導入につながったのです。

その結果、欧米では国際線にも使われる126～290人乗りの大型機が、日本ではローカル便で飛んでいます。こんな大型機が国内を飛び回っているのは日本ぐらいではないでしょうか。

利益が出ていれば問題はありますが、先ほどお



話したような事情で採算に乗らなくなり、現在の航空事情に不適合な機材が多く残ってしまった。これがJAL破たんの一つの要因です。また、これまで地方は不適合な、いわば座席数が需要以上に多い機材の運航で恩恵を受けていましたが、今は路線維持ができなくなってきています。

今後大手は機材を見直し、小型化でのしげる路線は維持し、しのげない路線は廃止する方向になるでしょう。地方へのしわ寄せの背景には、そんな事情があります。

これは一次的な現象でやむをえないと思いますが、国内の機材構成を見直し、ローカル便は各路線に合った機材に転換しなければいけません。それに要する時間と航空ネットワークの維持がかみ合えばいいのですが、間に合わなければ適格な機材が普及する前に路線がなくなってしまう危険性があります。その可能性が高い地域の一つが北海道です。

日本の場合、欧米と比べて機材を買う単位が小さすぎて機材価格が高いという問題もあります。保有している機材は大手でも250機程度、エアドゥのような新規会社は10機前後です。大手が一度に買う単位も20機

#### ※3 HAC

HAC（関北海道エアシステム）は日本航空の経営撤退に伴い、'11年4月より北海道を筆頭株主とする新体制となり、6月には全日空グループが撤退した丘珠空港に路線を集約した。しかし、その数日後に奥尻空港付近で異常接近するトラブルが発生。さらに機材の不具合も見つかると、欠航便が相次ぎ、道内地方間の高速交通の脆弱さを露呈するとともに、安全運航への不安を引き起こした。道内では同時期にJRでトンネル内での脱線炎上事故が起こるなど、公共交通をめぐってさまざまな問題が浮き彫りになってきている。

#### ※4 コミューター

定員が60人程度以下の小型機による地域的な航空運送のこと。幹線はずれた地方都市・離島などを結ぶ。短距離用の小型航空機を指すこともある。



前後でしょうから、100~200機単位で購入する欧米の企業に比べると価格面で不利な立場にあります。

国内メーカーの不在も高コスト構造の要因です。欧州にはエアバス社、アメリカにはボーイング社があり、両社が競い合っています。日本では購入単位が少ないので、機材を統一した方が整備コストも下がりますが、1社との取引では価格も部品もメーカーのいいなりに、整備コストが高くついてしまいます。さらに、高コスト構造の要素には、欧米にはないといわれる航空燃料税、著しく高い空港ビルの賃料なども含まれています。

### 北海道の翼エアドゥの経験をどう生かすか

**小磯** 小林さんはこの6月までエアドゥで経営の中核におられたわけですが、エアドゥの経験は北海道の航空政策を考える上で、多くの示唆を与えてくれるのではないのでしょうか。

**小林** エアドゥに'05年から6期ほどおりましたが、皆さんご存じのようにエアドゥは札幌~東京の航空運賃を少しでも安くしようと設立された会社です。しかし、大手との価格競争や資金不足で会社設立から4年後に破たんしてしまいました。その後、民事再生法の適用を申請し、結果的に日本政策投資銀行が出資することになり、ANAと業務提携を結び、再スタートしています。再スタート後は経営基盤を安定させる努力を続けて、この3月期まで4期連続配当、3期連続増収増益となりました。

厳しい言い方をすると、航空会社の経営は2、3機の機材では成り立ちません。機材の故障があればすぐに数十便の欠航が出てしまいます。欠航すると収入がないだけでなく、1万円で販売した客の

座席を他社に振り替えると3万円の経費が発生することもあり、少ない機材では非常に不安定です。

1機体制でスタートしたエアドゥはそれを早急に改善すべきでしたが、資金不足でした。再スタート後は次の機材計画や路線展開ができ、6機体制になってからは欠航が著しく減り、安定してきました。現在は10機保有しています。

航空会社を経営するにはある程度の規模や技術力が必要で、相当数の人材を抱え、採算のとれる運賃を設定できなければ長続きしません。

エアドゥの強みは北海道をベースにしたことです。北海道の翼という当初からのスローガンがありますが、北海道は競争相手となる新幹線はまだ本州とつながっていません。フェリーや在来線はありますが、航空の独壇場です。そこで北海道~本州に徹底的にこだわり、地域密着型のビジネスモデルを目指しました。航空の優位性が発揮できる営業エリアを持って営業や運賃設定をしていけば、一定の収益性のある事業体になれます。現実エアドゥはそれを実現しています。

また、エアドゥは東日本にこだわり、西日本の路線は開設していません。現在は首都圏と北海道とかわりのあるかつての北前船ルートなどの路線が中心で、この点も経営安定化の背景にはあると思います。

北海道の翼という理念から考えると道内都市間路線も考えるべきですが、現実にはエアドゥが持っている機材も大型です。地方間を飛ばすとすれば小型機材を導入して、新たにパイロットや技術者を養成しなければなりません。

**小磯** エアドゥの経験から、HACの問題についてはどう考えておられますか。

**小林** 航空会社としては規模が小さすぎることが、HACの問題の根底にあります。機材計画の点では所有している機材がすでに生産中止で、老朽化しています。新生HACでスタートするには、背負わされた重荷が多すぎます。

重荷を背負わされている上、道内都市間路線は需要



が縮小していくので、経営を成り立たせるのはかなりの努力と知恵が必要でしょう。HACの大命題の一つは離島路線の維持ですから、そこを原点に考え直して見る必要があります。

それより考えなければならないのは、HACも含めて全国あちこちに小さな航空会社がありすぎる点です。実態としては非常に複雑な要因が絡んでいて、困難は伴いますが、それらを1本化するようなことができないかと思います。例えば、午前中はHACの路線を飛び、夕方は天草を飛ぶというような仕組みです。そのような機材の回し方で10~20機体制を確保し、ローカル便を運航しなければ、どの会社も成り立たないでしょう。

ローカルネットワークの確保と地方空港の活用は、再編成のビジョンをしっかりと固めて、機材計画と機材活用を考えた企業体制を作ることが重要です。

### 北海道らしい航空、空港のあり方とは

**小磯** 航空と空港の問題を考えてみると、北海道の発展という枠組みの議論でも、行政の分野でも、両者の問題は切り離されていました。北海道の活性化に向けては、両者をトータルに議論していく必要があります。その一つの軸は経営という視点で、もう一つの視点が地域主権です。地方分権が叫ばれる中で、地域特性にあった航空と空港のあり方や体制を地域が主体的にどう考えていくかです。これまでの空港のインフラ整備は、それを活用する航空政策のあり方と連動して議論されることはあまりなかったのですが、これからの時代は空港の活用と航空運用について一体的な提案を地域の側から提起していくべきです。

空港をめぐる問題では、民間化と関連して<sup>※5</sup>上下一体管理というテーマが出てきています。空港の管理運営はいろいろな利権もあって、経済効果を十分生かし切れていません。滑走路などの基本施設の管理運営と空港ビルや駐車場など収益性のある施設を一体的に管理できるよう、地域が上手にマネジメントすれば、空港という集客装置を地域の経済活性化に効果的につなげていくことができると思います。



**田村** 今日本の航空と空港は大転換期を迎えていて、空港経営と航空サービスを議論する時代になりました。そこでの議論の大きなポイントは国内市場の損益分岐点を是としてスタートするのかどうかです。

分かりやすくいうと、なぜHACに離島路線をやらせているのかということです。私が調べている<sup>※6</sup>イギリスの事例を見る限り、年間10万人の利用者数がある空港は民営化されています。中標津で17万人、稚内で18万人ですから、5万人の紋別と3万人の利尻、1万人の奥尻の3空港を除けば、イギリス基準で考えると道内の空港はすべて自立できます。

イギリスは'80年代から強烈なサッチャリズムの中で大民営化が進められましたが、四苦八苦して現在の形を作ってきました。日本はまだそこに到達できていません。政権交代や航空会社の再編など時代の流れが変わった中で、日本はどの市場をベースに議論をするのか、あるいは北海道の目標値をどこに置くのかということをもまずは見極めなければなりません。方向性を誤れば、航空会社だけでなくネットワークがすべてなくなってしまう危険性があり、まずこの点をしっかりと見極めることが必要です。

そう考えると、HACや丘珠空港の問題、いわゆる不採算路線をどう考えるかということですが、世界の常識からいえば、なぜ離島路線をHACが担わなけれ

#### ※5 上下一体管理

空港は、基本的な施設である滑走路や誘導路、管制塔などのエアサイド（下もの）を国や地方自治体が管理し、ターミナルビルや駐車場などのランドサイド（上もの）を民間企業（駐車場は財団法人など）が管理運営している場合がほとんどである。路線廃止などによる着陸料などの基本施設収入の減少から赤字を抱える地方空港問題が課題となっており、収益が上がりやすいターミナルビルなどの管理を一体化する「上下一体管理」の考え方が見られている。

#### ※6 イギリス

イギリスでは'80年代から各種の規制改革が推進され、空港の民営化と地方分権を進めたことで知られている。具体的には'86年の空港法に基づき、年間収入100万ポンド以上の16空港を株式会社化し、英国空港公団（BAA：プリティッシュ・エアポート・オーソリティ。'06年にスペインの企業に買収）を株式会社化し、ロンドンの主要3空港とスコットランドにある4空港をその会社に移譲した。また、スコットランドや北アイルランドの離島空港は政府の民間航空局が所有・維持運営し、いずれもほぼ赤字であったが、'95年にスコットランド庁が株式会社（Highlands and Islands Airport Limited）を設立し、現在は同社が11空港を所有・維持運営している。



ばならないのかという疑問が出てきていいはずだ。

例えば、HACがリージョナルジェット<sup>※7</sup>を購入し、海外便を開設することだって考えられます。そのような市場を創造する議論があってもいいのではないのでしょうか。

国は、これからの空港管理のあり方については民営化する方向で議論を始めています。基本施設の管理とターミナルビルや駐車場の管理などを一体的に管理して、もうけられる部門から利益を生もうという考えになっています。

地方分権の議論から考えると、道内の全航空需要は2,200万人もあります。羽田で6,200万人、成田で2,900万人、神戸を含めた関西は3,000万人程度で、道内だけで2,200万人もあれば、十分経営が成り立ちます。極端なことをいえばスコットランドのように独立だって考えられます。

夢のある将来像を描くためには、北海道の役割が非常に重要です。市町村も競争の時代だからと単独で新しいことをやろうとするのではなく、北海道が一つにまとまって道内で航空市場を形成し、海外に飛び出すというくらいの思い切ったビジョンを描くべきでしょう。

そこでは、まず道内にある13空港を一括管理する仕組みを検討すべきだと思います。ドル箱路線を持つ新千歳でもうけたお金を紋別や稚内など厳しい地方空港に振り分けることができます。

**小磯** 同感ですね。それが一番分かりやすい仕組みだと思います。地域の中でもうかるところともうからないところが出てくるのは当然ですが、広域的な地域の単位で、そこにプール制のような仕組みがあれば、地域独自の戦略を打つことができます。

旭川空港は総合的民間委託を導入して注目されていますが、年間120万人の集客がある空港は大きな集客

システムで、大変なビジネスチャンスの中にもあります。公共政策投資による社会基盤施設であっても、その運営については、市場メカニズムを利用して安定した財源を得る場として活用していくことが重要です。これからの公共政策はビジネス手法を取り入れていくことが大切で、航空の問題や空港運営については特にその感覚が求められます。

イギリスでの航空と空港をめぐる動きから学ぶべきことは、公共政策と民営によるビジネスのダイナミズムを融合させ、地域の実態に合わせて組み込んだことだと思います。北海道も自由にダイナミズムのある地域経営の発想で議論をして、しっかりもうけるしたたかさも必要です。集客装置でもある空港において、より多くの消費機会を創出し、それを安定的な高速交通サービスの提供にかかわる資金に振り向ける仕組みづくりも議論の大きなテーマだと思っています。

**田村**<sup>※8</sup> 空港整備特別会計も新しい枠組みになりましたから、今ある資産をどう活用して経営するかが重要です。経営面で厳しい現実を突きつけられる地方空港もあるでしょうが、空港経営の実態を透明化させて民営化をにらんでいく必要があります。旭川空港の取り組みは先進的なモデルとして注目されていますから、北海道の工夫が日本の先進モデルとしてさらに進化していく余地は大きいと思っています。

**小磯** 一方で既得権益を主張する人たちもいるでしょうから、その部分もタブーなき議論をしていかなければいけません。そこでは航空行政の利権だけでなく、地元の利権構造にもメスを入れなければならないかもしれません。

新千歳空港では、外郭団体が所有している駐車場の一部を千歳観光連盟が管理し、駐車場収入を観光振興など地域全体の活性化の財源としています。料金が低いという批判はありますが、こういう仕組みを柔軟に運用できれば、新たな財源を創出することもできるかもしれません。

※7 リージョナルジェット  
ジェットエンジンを搭載した地域間輸送用旅客機。一般的には、50～100名程度の旅客数で、必要滑走路も短い低騒音の小型ジェット機を指すことが多い。

※8 空港整備特別会計  
空港整備特別会計法に基づく国の特別会計の一つ。それまで一般会計などで対応していた空港整備事業を急速に進めるため、'70年度予算から適用されたが、'08年度より道路整備特別会計や港湾整備特別会計などと一緒に社会資本整備特別会計に統合された。



**小林** そのためには官の意識改革が必要です。例えば、紋別空港は1日に羽田1便の離発着だけなので、普段は公園を管理している(株)紋別振興公社の職員が離発着の時間に合わせて、飛行機の誘導や貨物コンテナの搭載などの地上業務を最小限の人員で管理しています。空港内の食堂も市内から出かけてきて2時間だけ営業しているようで、民間は涙ぐましい努力をしています。

ところが、官は北海道と国の職員がそれぞれ常駐していますから、この機能を一体化させればもう少し職員は減らせると思います。地元が責任を持って管理運営するような体制を作れば、もっとコストダウンできるでしょう。あるいは空港維持をコストとして考えるかどうかという、まったく違った考え方もあるのかもしれない。

**小磯** 国が持っている空港施設をすべて地方自治体に権限移譲するような発想で考えてもいいのかもしれませんが、そうすれば、必然的に責任と努力と工夫が生まれてきます。

農道空港の事例は貴重な経験だと思います。無駄な投資、思い付きの政策という批判がなされていますが、失敗の要因は航空行政との協調がうまくいかなかったことにもあると見ています。仮に航空政策の側に、農業政策や地域政策と連携して空港の価値を高めていくという前向きな発想と歩み寄りがあれば、マーケット拡大や新規市場開拓、農産物の付加価値向上など、可能性を秘めた活用ができたかもしれません。航空政策については、地域活性化や地域政策、地域のハンディ克服という視点と結び付けて議論していくとともに、航空政策や空港の活用策や管理運営については、地域が積極的にかかわっていくべきだと思います。

### 産業論を踏まえた航空需要創造策を

**田村** 北海道を一つにまとめた航空市場形成や航空需要創造のためには、産業論を結び付けて考えること

が大切です。今がそのタイミングで、そのモデルは世界中にたくさんあります。

**小林** 北海道では観光産業を積極的に推進していますが、実は航空会社から見ると観光や貨物は収益分野ではありません。新千歳～羽田がドル箱路線といわれているのは、新幹線との競争がなく、冬場でも一定の需要があるからです。航空会社は格安な割引運賃でやってくる観光客より、正規運賃などリーズナブルな運賃を払ってくれる人に乗ってほしいのです。新千歳～羽田間は世界一旅客数の多い路線といわれますが、輸送量は年間で約1千万人弱程度、1日往復で2万6千人と、新幹線の中でも最も旅客数の少ない長野新幹線と同程度しかありません。発着枠から考えても1日の輸送能力は往復4万人程度で、ジャニーズのアイドルグループ「嵐」のコンサートがあれば、3日間はビジネス客が乗れなくなってしまいます。航空運送力は脆弱です。

ふそんな言い方ですが、観光や貨物はリーズナブルな運賃を支払ってくれる旅客を確保した大型機の座席の余力で乗せているようなものです。チケットの販売状況は2カ月先まで分かりますから、搭乗率が低そうな便に観光需要を割り当てていくのですが、釧路や女満別など地方の機材が小型化すれば、観光にチケットが振り分けられない状況が出てくるでしょう。

貨物も飛行機に乗せる必然性のある速達性や、鮮度にこだわったものはわずかしかなかった。時間がかかっても貨物は文句をいいませんので、安価な輸送手段の運賃に引きずられてしまい利益は出にくいのです。

それより大事な視点は、製造業や人が動くような知的産業で、リーズナブルな運賃が払える旅客をどれだけ確保できるかです。それが路線維持の大きなポイントです。

苫東臨海や新千歳臨空、道央圏に知的産業をさらに集積させ、もっと産業を活発化する必



要があります。道央圏を主軸に、旭川や帯広、釧路などの地方は特色ある産業でフォローしていくような構造を目指すべきです。

**小磯** 搭乗率ではなく、どれだけの人が正規運賃などで搭乗しているかという新たな指標が必要だと。

**小林** 搭乗率は規制緩和前の指標で、当時は60%が目安でしたが、観光を主体にした路線であれば75%くらいでなければ採算が合わないでしょう。路線の性格や客の属性で指標は変わってきます。新千歳はビジネス客が多く、急に葬式に参加しなければならないような個人客もいます。女満別や中標津は所得の高い酪農地帯なのでそれなりに負担力のある人が飛行機を使っていると思います。釧路もそれなりに負担力のある産業が定着しているので、リーズナブルな運賃で搭乗する人が多い方だと思います。

運賃負担力のある客が座席を埋めていくようになって、機材が小型化されれば安定した路線に成長していくでしょう。

**小磯** 貨物では那覇空港がエアカーゴ基地に取り組んでいます。安定的なアジアマーケットへの高速輸送が可能になったという面と、航空貨物の基地ができたことで地元沖縄での農業生産が活発化し、地元に必要な需要を生み出す波及効果も出てきているようです。

**小林** 沖縄のエアカーゴは、もう少し経過を見てみると評価はできないでしょう。旅客便がたくさん飛んでくれば必然的に貨物も集まりやすいので、方策はあると思います。

**田村** 知的産業という意味では、航空産業に期待がもてると思います。アイルランドのシャノン空港は、'35年に飛行家のチャールズ・O・リンドバーグが<sup>※9</sup>パンナムの指示で大西洋を横断する最短航路を見つけようと調査に飛んだところですが、人口約5万人程度のまちにある空港ですが、アメリカからヨーロッパへの玄関口になったということで世界初の免税店を開設しています。そこから観光開発などいろいろな経験をもとに空港を中心にしたビジネスモデルを開発し、今ではシャノン開発(株)という企業がフィリピンにあるアメリカのクラーク空軍基地の開発を手掛けるほどになっています。

釧路港は<sup>※10</sup>国際バルク戦略港湾に選定され、今後は穀物バルクが集まってくることになるので、酪農を支える資材が釧路に集まり、酪農の産業化がますます進むだけでなく、釧路からデリバリーするような仕組みが定着する可能性があります。物の流れではなく、人の流れをうまく取り込めば、空港を巻き込んだ新しいビジネスモデルができるのではないのでしょうか。物の流れを生かしながら知的産業、人が動く産業を工夫するビジネスモデルを空港ビルや地方自治体、あるいは経済界が構築していくような取り組みを目指していくべきだと思います。

空港を軸にしたビジネスモデルや発展モデルは世界中にあるのに、北海道では行政も経済界もそのような事例を勉強している様子が見られないのが残念です。

'07年にイングランド・ウェールズの地方計画の中に、初めて「経済成長」という言葉が登場しました。'90年代後半までは経済成長がなくても豊かになれると考えられていましたが、それが間違っていたと突破口を開いたのがウェールズです。世界の潮流は、地方計画の中にも経済成長を書きこまなければならない時代になっています。航空と空港を議論するベースにも経済



※9 パンナム

'30～'80年代にアメリカを代表する航空会社として世界中に路線網を広げたパンアメリカン航空 (Pan American Airways/Pan American World Airways) の通称。その後の航空自由化により、経営が悪化し、'91年に破産し、消滅した。



成長や雇用という議論をしっかりと組み込む必要があります。

### 新しい新千歳空港活用のプロジェクト

**小磯** 九州では自前の地域航空会社による運航でアジアから九州への来訪客を誘致するという「エアQ構想」というのがあります。この背景には三菱グループが開発中の小型機「MRJ」を活用する意味合いもあるようですが、そのねらいは幅広い産業界を巻き込んで、九州全体でもうけるという仕組みづくりです。この構想は、中国や韓国を九州各県と結んで、客には事前にバウチャー（先払いのクーポン券）を購入してもらって、その代わりに往復航空チケットを無料にするというユニークなもので、観光はもちろん、医療、教育などいろいろな分野のサービスを利用できるようにしようと考えています。まだアイデア段階の構想のようですが、航空を手段に地域全体の経済活性化に結び付けていく仕組みを、自由な発想で議論しているところは面白いと思います。産業界の人たちが議論に向き合えば、豊富なビジネス経験の中から多彩なアイデアが生まれてきます。

**小林** 「MRJ」については、性能はもちろんですが、機材価格が安くなることに私も大きな期待を寄せています。整備や部品調達もタイムリーになり、コスト削減も見込めるでしょう。また、整備拠点を作るでしょうから、新千歳周辺に航空整備産業を育成するきっかけになるのではないかと考えています。エアドゥだけでも機材の整備費は年間約100億円もあり、新千歳に飛行機も人も集まってくる優位性があるので、整備工場などの航空技術産業が育っていく可能性は大きいと思います。

**小磯** 新千歳空港を拠点に、空港の有効活用や産業発展を考えていくことは重要ですね。

**田村** 7月に新千歳のターミナルビルがリニューアルし

ましたが、個人的には不満に思っています。品ぞろえや商品配置など、北海道の個性を生かす構造になっていません。しっかり競争原理を持ち込んで、北海道が一番に売り出す商品をアピールできるような工夫や、常に変化のある商品構成などもっと努力が必要です。

これは北海道の官主導體質からくるのだと思います。「エアQ構想」をはじめ、九州では九州経済連合会が中心になっていろいろな取り組みをしていますが、彼らの取り組みに対して北海道の経済界は冷ややかで、ビジネスに対する無気力さを感じてしまいます。何か、もうけることをあまりよいことと思っていないような印象です。

**小林** エアドゥは新千歳、函館、旭川などの空港から羽田などに飛ばしていますが、旭川空港などは的確な除雪や総合的民間委託など前向きな努力や改革が感じられます。でも、前述したとおり、空港ビルの賃料などは著しく高く、航空会社の経営を圧迫しています。そのため、航空会社では経費削減のためなるべく空港ビルのスペースを使わずに運航することを考えています。実際、空港ビルの職員配置を見直しています。地方単位の空港事務所を廃止して地元へ委託するなど、できるだけ空港ビルを使わない方向になっているので、今後は航空会社に嫌われた空港は成り立たなくなる可能性があります。

空港ビル経営は航空会社が旅客を運んでくるから成り立っていることを認識し、運んでくれた客にどれだけ満足度の高いサービスを提供するかをもっと考えなければいけません。それを認識していないと、大空港であっても、いつか厳しい局面が出てくると思います。

**小磯** 新千歳空港はお金を稼ぐという点で可能性が大きいだけに、その活用策を含めて新しい時代のプロジェクトを議論すべきですね。新千歳は戦後の北海道開発の中でも注目されましたが、まだまだ十分その機能を生かし切れていません。新千歳が持つ



#### ※10 国際バルク戦略港湾

コンテナで運べないような石油や穀物、石炭などの液体や粉もの、粒状の荷物のばら積み貨物のことをバルクという。世界的に国際バルク貨物の獲得競争が進展しているため、国土交通省は、大型船舶による一括大量輸送を可能とする港湾の「選択」と「集中」によって物資の安定的かつ安価な輸送を実現するため、今年5月に釧路港や鹿島港などを国際バルク戦略港湾として選定した。

機能に着目し、北海道の活性化に寄与できるプロジェクトを生み出していく必要があります。

**小林** エアドゥは仙台・福島・新潟・小松・富山と新千歳を結んでいます。富山以外はすべてお昼ごろまでに新千歳に到着します。4空港からの座席数を合わせると毎日500席ほど、つまりこの4空港からの客を合わせると欧米便が飛ばせる人数になります。新千歳で北海道のおいしいものを食べて、午後の便で欧米に飛ぶような路線ができないだろうかと考えています。エアドゥにはまだその体力はありませんが、関心を持ってくれる航空会社がないだろうかと思っています。

路線開設はニワトリが先か、卵が先かという議論になりますが、いずれにしても市場をかき回して少し刺激を与える動きが必要です。新千歳は国内でも北にある空港ですから、その優位性を生かすことを考えていくべきです。

**田村** 一括交付金化と連動して社会資本整備総合交付金が制度化されたので、これを有効に活用すれば、空港整備と観光振興のような、ハード整備とソフトな事業を一体的に推進する新しい発想の取り組みができると思います。本格的に一括交付金制度が導入されれば、さらに自由度が増すでしょうから、有効なツールになります。

稚内や根室のような地方の人たちには、札幌には頼らない自立心があります。そういう人たちの文化を航



空や空港の議論の中に畳み込んでいくことが、地域のコンセンサスを得る要素だと思います。何でもそろそろ札幌のようところで意見を聞いても、新幹線や高速道路の議論が出てきて話がまとまりません。

地方分権とは、自治体の仕組みではなく、その地域に住む人たちのビジネスモデルでもあります。酪農が盛んな根室管内で乳製品を生かした新しいビジネスを起すような動きが出てくれば、ユニークな仕組みを作ることができるのではないのでしょうか。そういう場面で行政が役に立つことは、需要リスクを官が負うということくらいでしょう。

**小磯** ビジネス感覚のある人たちの知恵やアイデアを政策につなげていく環境づくりが必要です。そういう意味では、航空や空港が自分たちのものだという意識で考えてもらう土壌づくりが大切です。

新千歳空港の管理運営、営業戦略をドイツのIBA<sup>\*11</sup>のようなコンペ形式で募れば、面白いアイデアが出てきそうです。

**田村** 「東京は誰のもの」という議論がありますが、「札幌は誰のもの」という議論があってもおかしくありません。札幌は稚内のもの、根室のものという時代が来るように思います。実は札幌よりも地方の人たちの方が札幌や新千歳を活用する北海道らしいアイデアを出してくれるように思います。

**小磯** いつの間にか、札幌の声が北海道の声になってしまいました。札幌圏と地方圏では、航空や空港問題だけでなく、多くの政策、施策の影響や、ニーズが違います。特に、今日のテーマである航空、あるいは高速交通ネットワークは、距離のハンディのあるところにとって不可欠なツールで、新千歳を利用する札幌圏とそれ以外の地方圏の両者のニーズを見極めた戦略構築が必要です。新千歳と本州路線のような稼げるところで稼いで、その余剰分を地方圏ニーズに分配していく仕組みづくりを示していく必要があると思います。

\*11 IBA

ドイツ語のInternationale Bauausstellungの略。「国際建設展覧会」と訳されており、時限的なイベントとして、競技設計により幅広い提案を受けて実施するまちづくりの手法。ベルリン都市再開発、エムシャーパークの再生などで用いられた。

## 東日本大震災の経験を踏まえて

**小磯** 最後に、この3月に起きた東日本大震災を受けて、航空、空港の役割についても改めて考えていくことが必要です。今まで無駄な空港の代名詞のようにいわれてきた福島空港が震災後に仙台空港の代替機能を発揮したことは象徴的です。



**小林** 田村先生と一緒に福島空港の再活性化に関する研究をしていますが、最大の課題は県議会で福島空港を廃止しようという強い声にどう対応するかでした。われわれが最も主張したのは、関東大震災が起こった場合の福島空港の機能です。福島や茨城、静岡には関東に何か起こったときの代替空港という機能があります。実際に震災が起こったのは、関東でなく、東北という逆の立場になりましたが、顕在化していなかった空港のこうした大きな機能について認識する機会になったと思います。

空港は線ではなく、点で結ぶネットワークなので、震災では強みを発揮します。組み合わせも自由自在で、災害時の重要な命綱です。鉄道と違って信号システムも必要ないので、タイムリーに動かすことができます。いざという時の立ち上がりも早く、災害に対しては非常にフレキシブルです。エアドゥでは震災の翌日にはいち早く福島に臨時便を飛ばしました。福島や羽田では食品が調達できず、エアドゥ機で新千歳から救援物資や弁当や水を運びましたが、ピンポイントでいろいろな対応ができます。こうした経験をもとに、震災を切り口に何が起きたのか、何がプラスで何がマイナスだったのかをしっかりと整理しておくことが大切です。

北海道でも樽前山が噴火すれば新千歳は使えなくなってしまいますから、その代替として帯広、旭川、函館の役割は重要です。道内空港は適度に配置されているのでいいと思いますが、特に新千歳の代替とい

う意味では旭川の役割が重要です。旭川は札幌を結ぶ鉄道も1時間2本と便利です。

災害時の役割を考えると、顕在化しないポテンシャルの割に空港は維持コストが安いという見方ができます。これは新しい評価軸だと思います。

**田村** これまでの行政評価はほとんどB/C（費用便益比）でしたが、今議論しているのはその上に地域の安全保障の視点を設けようということです。地震以外にも災害は想定できますが、少なくとも関東の直下型地震や東海、東南海、南海、根室沖は必ず地震が起きることが想定されています。そこで地域の安全保障という意味で、B/Cではなく安全のAを指標にしたA/Cを確立しようという動きがあります。

**小磯** 戦前の国土計画は、国を防ぐという観点で、施設整備についても海岸寄りに置くか内陸にするかという議論がありましたが、戦後は次第に効率性や景観のよさなどから海岸線が重視されるようになってきました。欧州の国土計画でも、広い意味での国を守る、安全保障という視点があります。今後の航空、空港のあり方についても、非常時への対応という視点も組み込んでしっかり議論を積み重ねていくことが重要だと思います。

今日は幅広い視点で議論をすることができました。ありがとうございました。

## PROFILE

**田村 亨** (たむら とおる)

1955年生まれ。'83年北海道大学大学院工学研究科博士課程修了。東京工業大学助手、北海道大学助手、筑波大学講師を経て、'92年室蘭工業大学助教授。'02年より同教授。公共交通政策、リージョナルジェットの導入可能性などの研究を続けている。

**小林 茂** (こばやし しげる)

1949年生まれ。'73年北海道東北開発公庫入庫後、東北支店次長、地域プロジェクト推進室長、調査情報部長、日本政策投資銀行（現㈱日本政策投資銀行）政策企画部長、中国支店長、監事などを経て、'05年6月よりエアドゥ（北海道国際航空㈱）代表取締役副社長。'11年6月27日付で退任。新幹線など交通基盤の整備がもたらす地域振興の研究を続けている。

**小磯 修二** (こいそ しゅうじ)

1948年生まれ。北海道開発庁を経て、'99年釧路公立大学地域経済研究センター長。'07年より同学長。専門は地域開発政策、地域経済。地域の課題解決に向けた実践的な共同研究プロジェクトを数多く実施している。