



広い北海道に小型飛行機を生かす!

ペーター・ステーガー 氏 (Dr.Peter Steeger)

北海道スカイダイビング倶楽部パイロット

1959年ドイツ生まれ。76年ドイツエッセン大学入学。82年北海道大学工学部研究員。85年独口バート・ボッシュ・ゲーエムペーハー社入社。2000年(株)ボッシュプレーキシシステム執行役員。11年Petair Inc.日本支店代表職に専念。

ホームページ: <http://www.petair.us>

規制緩和をのぞむ

北海道は都道府県の中で国内最大の面積を持ち、札幌、旭川、函館、帯広など大都市は国内他都市と同様に航空機と鉄道によって結ばれています。しかし、たとえば旭川から函館まで直接行くには長時間を要します。

通常の交通手段として、海(船)、陸(車、バス、列車)及び空(飛行機)があります。航空輸送といえ、99.99%の日本人は大手航空会社の飛行機を、北海道民であればたぶんHAC(北海道エアシステム)を思い浮かべるでしょう。日本ではなぜ飛行機は大型でなければならないのか?なぜ飛行機は主要都市間しか結ばないのか?なぜもっと小型飛行機を地方都市間、少なくとも地方都市と大都市間に飛ばさないのか?理由は、飛行機の運航経費が大きいことです。主な理由は、確かに顧客サービス、メンテナンス及びインフラ費用によりますが、もう一つの大きな理由は国土交通省航空局、航空法*1の規制によるものなのです。小型飛行機及び中型飛行機を、交通手段としてより有効に活用するための非常に重要な要素の一つは、規制緩和です。

飛行機が北海道においてどれほど重要な交通手段となり得るのか?それは容易に理解しがたい問題かもしれません。まさに「鶏が先か卵が先か」の問題に似ていませんか。現状は飛行機の運賃が高い→あまり利用されない→飛行機の数が少ない、ゆえにコストが下がらないのです。

注目したい小型飛行機

小型飛行機の利用で問題を解決できる一例を見てみましょう。それは医療関係の輸送です。北海道では、最良の医師・医療機器、規模の大きい病院は大都市に集中しています。緊急時では既に「ドクターヘリ」が利用されていますが、恒常的に患者を病院へ搬送した

り医師を地方の病院へ運ぶために、小型飛行機は使われていません。もし、医療関係団体が購入やリースにより航空機を所有し民間ベースで運行したら、運用コストを著しく低減でき、遠隔地でもより良い医療サービスを受けられるようになります。医療団体、航空関係者の協調、努力に大いに期待します。

ほかに小型飛行機が北海道経済に貢献できる分野が二つあります。北海道は広大で、低高度で飛ぶ飛行機から非常に美しい風景を見ることができます。日本では遊覧飛行は非常にまれです。理由は一般的に遊覧飛行は非常に高額だからです。遊覧飛行は非常に大きな市場であり、もし小型飛行機を利用して顧客を地方の小さな町へ運ぶことができれば、より大きな市場となるでしょう。

新しい市場開拓をめざす

さらに、日本人は非常に規律をよく守り、とても礼儀正しい国民性を持っています。乗客を空港から空港へ安全に運ぶパイロットは、規律を守り礼儀正しくなければなりません。日本は、アジアにおけるパイロットの育成に、極めて適していることは明白です。しかしながら、現状の航空法や高い運航費用がそのような市場の成長に大きな障害になっています。北海道のみならず日本の他の地方空港*2においても、小型航空機を生かしたこのような産業を成長させていけるか否かは、国土交通省の政策にかかっています。

北海道が将来的に繁栄していくためには、過去から脱却し、可能な限り自立し、北海道が持っている広大な土地を利用して新しい商品、サービスを独自で作り上げていかなければなりません。

将来の夢に向かって“Boys and girls be ambitious, only the sky is the limit!”(若者よ限りない空に大志を抱け)

*1 航空法

航空機の航行の安全、航空機による運送事業などの秩序の確立を目的とする法律。1952年(昭和27)制定。国際民間航空条約の規定に準拠し、航空機の登録・安全性・運航・航空従事者の免許、航空路・飛行場・保安施設、航空運送事業・外国航空機などについて規定する。

*2 地方空港

本稿では、「特定地方管理空港(国が設置し、地方公共団体が管理する空港。道内では、旭川、帯広)」及び、「地方管理空港(地方公共団体が設置し、管理する空港。道内では、女満別、奥尻など)」を指す。