

## 新千歳空港の国際化の 推進に向けて



平岡 祥孝 (ひらおか よしゆき)

札幌大谷大学社会学部教授

1956年大阪市生まれ。北海道大学大学院農学研究科修士課程修了。九州大学博士（農学）。農業経済学専攻。静修短期大学、北海道武蔵女子短期大学、札幌大谷大学短期大学部勤務を経て、2012年度より現職。一般社団法人北海道リサーチジャーナル理事。2001年日本消費経済学会賞受賞。主著『英国ミルク・マーケティング・ボード研究』、『北海道再建への戦略』（共編著）、『それでも大学が必要と言われるために』（共編著）他。

### I はじめに

今年に入って、道は新千歳空港の国際ハブ化を視野に入れつつ、国際線誘致強化に乗り出している（『北海道新聞』2017年1月3日付け記事）。また周知のように、国管理の新千歳、函館、釧路、稚内、道管理の女満別、市管理の旭川、帯広の7空港を一括で民間委託する空港民営化が進行中である。その背景としては、国内線旅客に加えてインバウンド（訪日外国人）需要の増大が挙げられる。民間委託の前提として、新千歳の国際拠点空港としての機能強化への寄与が提示されている（北海道「北海道における空港運営戦略の推進－新たな時代の確かな航空ネットワークをめざして」2016（平成28）年12月26日）。

しかるに、国際ハブ化の定義すら曖昧なままで、とかく根拠が脆弱な新千歳国際ハブ化の主張が独り歩きしている。たとえば、国際空港評議会（AIC）の定義では、国際標準としてグローバル・ハブ空港の年間国際旅客数は1,000万人を基準としている。当該基準に従えば、日本では、成田空港2,803万人、関西空港1,617万人、羽田空港1,275万人であり、これら3空港が国際ハブ空港として位置づけられよう。中部空港とて468万人、福岡空港は435万人であり、新千歳空港は211万人である（国土交通省航空局「平成27年空港別順位表」）。

新千歳は地方拠点空港として、国際化を推進していくことは当然の政策対応である。だが、国際化と国際ハブ化を混同する議論は、一括民営化にとっては不毛な議論である。本稿では統計数値に基づいて、新千歳の国際ハブ化の可能性について批判的に検討する。

### II 新千歳空港と主要空港の国際旅客分析

#### 1 MIDT

表1は、国際旅客数に占める国際線間の乗り継ぎ旅客数と比率（国際乗り継ぎ比率）を示している。同表は、グローバル・ディストリビューション・システム（Global Distribution System,GDS）経由で予約されたMIDT（Marketing Information Data Transfer）のデータ（2015年）に基づく旅客流動である。

表1 空港別国際旅客に占める国際乗継比率

	成田	羽田	仁川	台北	香港	シンガポール
国際乗継旅客数 (人)	2,104,256	126,467	3,298,351	1,957,734	7,190,568	4,810,828
出発地・到着地（国際線）旅客数 (人)	14,910,291	8,625,545	29,111,104	17,379,797	26,338,265	16,131,170
合計 (人)	17,014,547	8,752,012	32,409,455	19,337,531	33,528,833	20,941,998
国際乗継比率 (%)	12.4	1.4	10.2	10.1	21.4	23.0

GDSとは、世界中の航空会社、ホテルなどの予約・発券が可能なコンピューターシステムである。ただし、航空各社の自社システム予約分は含まれていないゆえに、その実数自体は国際旅客流動全体の一部分しか表していない。しかしながら、国際旅客流動の動向を概括的に把握することができると、筆者は考える。

表1で注目すべき点は、国際線同士の乗り継ぎ比率である「国際線乗り継ぎ比率」である。国際線乗り継ぎ需要の集約を図っている国際ハブ空港の例として、とかく韓国仁川<sup>インチョン</sup>空港が取り上げられる。だが、仁川空港では、国際線旅客のうち「国際線乗り継ぎ比率」は10.2%に過ぎない。要するに仁川であっても国際線旅客の大多数は、仁川発着の単区間利用あるいは自国国内線との乗り継ぎである。他方、羽田はわずか1.4%である。圧倒的に後背地の首都圏が目的地となっている。やはり空港後背地を含めた基礎需要が不足している場合には、乗り継ぎ需要で基礎需要を補うことは困難である。

## 2 国際航空旅客動態調査

表2は出国空港別旅行目的構成を、表3は出国別旅行形態構成を、国土交通省『平成26年度国際航空旅客動態調査-集計結果』のデータに基づいて各々示している。

表2における旅行目的の構成比に着目するならば、羽田では業務目的（ビジネス需要）28.2%である。新千歳では業務目的はわずか2.8%であるものの、観光目的が92%で圧倒的に高い比率である。業務目的旅客数を同じ地方拠点空港の福岡と比較するならば、福岡は新千歳の5倍以上の8万6,352人であり、構成比で見ても福岡は9.8%であって新千歳の3倍以上である。

一般的には、業務目的の場合には個人客主体となり、観光目的の場合には団体客主体となる。この点について、表3で確認しておきたい。構成比を見るならば、羽田は個人91.3%、団体8.7%である。成田、関西、中部も圧倒的に個人の比率が高い。福岡でも団体30.9%、個人69.1%であり、やはり個人の比率が高い。逆に新千歳では団体61.6%、個人38.1%である。同じ地方拠点空港の新千歳と福岡を比較するならば、福岡の方がビジネス需要は集約されている。それは単に人口規模や産業集積の次元だけでなく、2次交通のネットワーク充実度も大きな要因であると推察できる。

## III おわりに

新千歳には乗り継ぎ需要を含めて後背地に安定的なビジネス需要が一定程度存在していない。それゆえ、航空会社の経営の本質を踏まえるならば、現状における新千歳の国際ハブ化の可能性は極めて低いと言わざるを得ない。あくまでも北海道のゲートウェイ空港として、地域活性化に寄与する観光客主体のインバウンドの拡大を目指すべく、国際化を推進していくことが重要であろう。とりわけアジアを中心としたインバウンド需要の拡大を図るためには、LCC(格安航空会社)の新規参入や、既存参入航空会社の増便を促進しなければならない。

空港民営化の最大の眼目は、空港の維持管理費用をどの程度まで非航空収入で賄うことができるかである。一括民営化の果実は、エアポートセールスや空港施設整備あるいは2次交通整備などに振り向けるべきであろう。

表2 出国空港別旅行目的構成

空港/目的	旅客数 (人)								構成比 (%)							
	観光	家族・知人の訪問	業務	研修学会	留学	乗り継ぎ	その他	合計	観光	家族・知人の訪問	業務	研修学会	留学	乗り継ぎ	その他	合計
成田	2,279,696	952,059	878,792	281,183	105,777	99,109	287,516	4,884,132	46.7	19.5	18.0	5.8	2.2	2.0	5.9	100.0
関西	2,030,479	369,342	345,474	101,372	57,828	9,159	179,918	3,093,572	65.6	11.9	11.2	3.3	1.9	0.3	5.8	100.0
中部	262,696	147,138	136,453	25,018	5,624	2,074	52,477	631,480	41.6	23.3	21.6	4.0	0.9	0.3	8.3	100.0
羽田	666,180	309,532	503,562	97,749	42,566	22,060	143,069	1,784,718	37.3	17.3	28.2	5.5	2.4	1.2	8.0	100.0
新千歳	556,055	11,663	17,053	2,166	7,171	0	10,338	604,446	92.0	1.9	2.8	0.4	1.2	0.0	1.7	100.0
福岡	633,601	76,326	86,352	38,229	5,535	173	42,726	882,942	71.8	8.6	9.8	4.3	0.6	0.0	4.8	100.0

出所) 国土交通省航空局『平成26年度国際航空旅客動態調査-集計結果-』を参考にして作成。

\* 構成比は四捨五入により合計が100%にならない場合がある。

表3 出国空港別旅行形態構成

空港/形態	旅客数 (人)				構成比 (%)			
	団体	個人	不明	合計	団体	個人	不明	合計
成田	580,548	4,303,584	0	4,884,132	11.9	88.1	0.0	100.0
関西	470,554	2,623,018	0	3,093,572	15.2	84.8	0.0	100.0
中部	173,445	458,035	0	631,480	27.5	72.5	0.0	100.0
羽田	154,992	1,629,726	0	1,784,718	8.7	91.3	0.0	100.0
新千歳	372,288	230,278	1,880	604,446	61.6	38.1	0.3	100.0
福岡	272,784	610,158	0	882,942	30.9	69.1	0.0	100.0

出所) 国土交通省航空局『平成26年度国際航空旅客動態調査-集計結果-』を参考にして作成。