

丘珠空港活性化シンポジウム

今、なぜ札幌シティ空港か

平成24年9月11日、丘珠空港活性化シンポジウム実行委員会と加森公人加森観光(株)社長や佐藤良雄キャリアバンク(株)社長など8人で行く「丘珠研究会」の主催で、「丘珠空港活性化シンポジウム」が開催されました。シンポジウムには約380人が参加、前観光庁長官で内閣官房参与の溝畑宏氏、(株)フジドリームエアラインズ取締役社長（(株)鈴与取締役社長）の鈴木与平氏、関西学院大学経済学部教授の野村宗訓氏の講演とシンポジウムが行われました。ここでは講演の概要を紹介します。

講演1

北海道観光の魅力を活かせ！

北海道のブランド力



溝畑 宏 氏
内閣官房参与、前観光
庁長官

今、日本の国は大変な状況です。これは戦後かつてない危機だと思います。これは国や地方の財政危機の問題だけではありません。私が肌で感じているのは、これから年末に向けて、恐ろしいことが起こるといことです。パナソニックやシャープは氷山の一角です。今、世界に展開する日本の製造業は、最大のピンチです。ほとんどの会社が悩んでいます。大きい製造業で痛みがあれば、自ずとそれは関連企業に響いてきます。この製造業の空洞化の問題は、非常に大きな問題です。一方で私は、日本の再生とは何か、日本にあるものでいかに勝つかと考えた場合、サービス産業、とりわけ観光は、大きなテーマだと思います。その中で、ポテンシャルがあり、世界的に見てもクオリティの高いものを持っているのは北海道だと思います。北海道のブランド力には

すさまじいものがあります。それは、北海道の持っている風土やホスピタリティだと思います。いつ来ても目線が変わらない。そういうお付き合いのできる人が圧倒的に北海道は多いのです。少なくともこれまで私が付き合った方は、今でも義理・人情で付き合っています。北海道の歴史は開拓の歴史であり、多くの方が集まってコミュニティを作って作りあげた土地柄なのですが、そういう中で独特の連帯感があると思います。

丘珠空港のポテンシャルを信じ

丘珠空港は、札幌都心部からわずか6km以内の位置にあり、今LCC※1、プライベートジェットなどさまざまな追い風が吹いているのですが、大切なのは、皆さんが宝物を持っていることを認識していただくこと、成功のイメージを共有すること、みんなの力でそれを突破することだと思います。夢を実現するのは、日々の努力なのです。私は、皆さんに丘珠空港には世界中からセレブはやってくるし、東アジアの拠点になっていくというイメージを持って、壁をどういうふうに克服していくのかを考えてほしいと思います。

私がアジアのディベロッパーやカジノ関係の人に聞くと、東京、大阪以外には北海道の話になります。北海道のパウダー・スノーは、アジアにここだけしかないのです。オンリーワンの魅力があります。しかも、治安がよく、風土もいい、そういう非常にポテンシャルのある地域なのです。

私はこれからは地方が大事だと思いますが、一方で東京、大阪、札幌、福岡という大都市の都市力を上げることが大切だと思います。今日本の都市力はどうでしょう。東京ですら地盤沈下しています。それは世界の各都市に行かれたら分かります。韓国の仁川、ソウ

※1 LCC (Low-cost Carrier)
格安航空会社。

ル、釜山、中国に行けば北京、上海、広州、シンガポールは人口400万人ですが、世界から1,100万人の人々が来ているのです。シンガポールにできて、何で北海道ができないのか。アジアの主要都市と比較して、北海道はどうか、このような目線でぜひ考えていただきたいのです。

人口の多い、少ないは関係なく、観光は日本を再生する大きな手段であり、その観光立国の中で北海道は非常に大きな魅力があり、その北海道観光の中で丘珠空港は大きなポテンシャルがある、これを頭の芯まで理解していただいて、朝から晩まで丘珠、丘珠、丘珠と言いつけてください。この研究会が皆さんで夢を実現する会になることを私は心から願っています。

講演 2

丘珠空港の魅力と可能性

フジドリームエアラインズの経営

(株)鈴与の航空事業グループ4社のうち(株)フジドリームエアラインズは、(株)鈴与が100%出資し「地方と地方を結ぶ交流の架け橋となり、それぞれの文化や経済の発展に貢献することにより地域社会に信頼され、その成功を地域の人々と分かち合う会社になる」という経営理念のもとに平成20年に設立しました。フジドリームエアラインズは、①誰にも負けない日本一の生産性を誇るエアラインをつくりあげる、②地方と地方を結び、地元と手を取り合って歩むエアラインになる、③お客さまに空の旅を喜んでいただける高品質なサービスを提供するエアラインになる、という三つのコンセプトを持って経営しています。

よくLCCなのかと問われるのですが、私たちは飛行機の中ではフルサービスを行っていきます。ただし、コスト面ではどのLCCにも負けない料金を目指しています。従業員は創業時は160名ほどでしたが、現在は

300名で、事業所は静岡本社と実際にオペレーションを行う名古屋の小牧空港です。また、静岡空港と松本空港から新千歳空港に1日1便を飛ばしています。

世界の主要都市には複数空港が

世界の大都市を見てみますと、サンフランシスコにはサンフランシスコ空港やオークランド空港、サンノゼ空港があり、パリにはシャルル・ドゴール空港、オルリー空港、ル・ブルジュ空港があります。また、ロンドンには、ロンドン・シティ空港、ヒースロー空港のほかにもルートン空港、ロンドン・スタンステッド空港があります。東京には羽田、成田、茨城という三つの空港と調布に小型機の飛行場があります。また、名古屋には、セントレアと小牧空港があり、大阪には関西国際空港、伊丹空港、神戸空港の三つの空港があります。また、北九州にも、福岡、宇部、北九州空港の三つがあります。

札幌のような人口約200万人を擁する大きな街には二つ空港があってもまったくおかしくないということ、こうした例から申し上げられると思います。しかも、丘珠空港は札幌の都心から6km以内ととても近接していますので、使い方によっては発展する空港になると思います。

新千歳空港との役割分担

空港にとって一番重要なのは、アクセスの問題です。私どもは小牧空港で仕事をしていますが、いずれセントレア空港にはLCCが入ってくると思いますが、絶対に負けないという自信を持っています。その理由の一つに小牧空港の利便性があります。

その意味で新千歳空港と丘珠空港の役割分担を明確にすれば、丘珠空港も今後発展する可能性が十分あります。丘珠空港の魅力は、都市からの距離が近い、既に道内各地との航空ネットワークがあるという点ですが、逆に懸念材料としては、夏は1,500mの滑走路でもよいですが、冬は2,000m近い滑走路がほしいということです。また、今のところ、飛行場からの公共交通機関が限られている、駐機場も舗装強度が少なく定



鈴木 与平 氏
 (株)フジドリームエアラインズ取締役社長・(株)鈴与取締役社長



期的に着陸するのはなかなか難しいという点があります。

こうした問題を考慮すると、私は丘珠空港は短期的と長期的に分けて考える必要があると思います。長期的には、滑走路の強度をどうするか、滑走路を2,000mくらいまで延長できるかどうか、自衛隊との共用空港なのでその辺での問題もあります。ただ、今チャーター便のマーケットで最も使われているボーイング737やA320という150~180席の機体は、1年を通して離着陸するには2,000mの滑走路が必要で、駐機場の強度も基準を満たさなければなりません。ただし、短期的には、現在の状況でも国内のチャーター便、例えば私どものエンブライエル^{※2}の飛行機を使えば、夏にテストも兼ねたチャーター便の離着陸は可能です。

ビジネスジェット対応

もう一つは、ビジネスジェットです。ビジネスジェットに関しては、新千歳空港はなかなか空気がなくて難しい状況ですが、丘珠空港に外国からのお客さまを迎える施設と体制が整えば、可能になります。そうなれば相当たくさんのお金持ちのお客さまがビジネスジェットで来ることが可能になります。これはすぐにも可能であろうと思います。通関、出入国管理、検疫の三つの手続き（CIQ）が必要になりますが、すぐ側の石狩湾新港にはCIQがそろっていますので、多分そこから出張していただければ、こうした問題もクリアできると思います。

費用対効果が大きい空港

丘珠空港の可能性を一言で申しますと、費用対効果でいったら安くこれだけの効果が出る空港は、日本にはこの空港しかないという点です。例えば、静岡空港は4,000億円近くのお金と歳月をかけて完成し、今どうやって黒字化するかと大きな問題になっていますが、丘珠空港はそれほど大きなお金をかけないで滑走路の延長もできますし、駐機場強度の強化もできると思います。一度、体制が整えば、世界中からいろいろな形で飛行機が飛んで来ると思います。私どもの会社がお役に立てたら幸いです。

※2 エンブライエル (EMBRAER:Empresa Brasileira de Aeronautica,S.A)
ブラジルの航空機メーカー。主力商品は中～小型旅客機。

講演3

英国の空港ビジネスから学ぶ

英国の複数空港経営企業



野村 宗訓 氏
関西学院大学経済学部教授

英国と日本の空港を比較すると日本の方が離発着の数は多いのですが、経営的には日本のほとんどの空港が赤字になっているのに対し、英国は大変良いことが分かります。その理由としては、空港を利用するキャリア（航空会社）の数が違います。日本では国内のキャリアがほとんどなのに対して、英国では国内外の多くのキャリアが利用しています。さらに、空港の経営は1986年の空港法の改正で、90年前後から民間に移行し、現在ではBAA^{※3}をはじめ、ほとんどの空港が複数空港を経営する民間企業になっています。今、日本は英国から4半世紀遅れで、空港改革を行っていますが、今からでも遅くないと思います。そして、調べてみると英国の空港を経営している会社は、オーストラリア、カナダ、スイス、アラブ首長国連邦に至るまでさまざまなのです。つまりいろいろなお金を動かせる人たちが動かしているのです。

ロンドン・シティ空港に関しては、バックにはGIP^{※4}というファンド会社が入っています。親会社はGE（ジェネラル・エレクトリック）とクレディ・スイスという金融・コンサル会社です。ノウハウを持っている、しかもアメリカの企業であったから、ロンドン・シティ空港からニューヨークに直行便を出し、世界の2大金融シティをつなぐことができたのです。注目すべきは、そのロンドン・シティ空港が2位のガトウィック空港を取得したことです。年間300万人のロンドン・シティ空港の運営会社が、年間3,400万人の乗降客を有するガトウィック空港を取得し傘下に入れたのです。さらに、8月には6位のエンジンバラ空港をBAAから取得したようです。かなり多くの空港経営に携わっていて、成長途上にあります。

※3 BAA (BAA Airports Limited)
イギリス空港会社。ロンドン・ヒースロー空港、ロンドン・ガトウィック空港などイギリスの七つの空港を運営する。

※4 GIP (Global Infrastructure Partners)
General Electric (GE) と Credit Suisse が出資して設立したインフラ投資専門のファンド。

空港経営には複数一括という形態が

今後の日本の空港経営を考えると、例えば丘珠空港は旭川空港と組むのがいいのかもしれないし、新千歳空港は本州側のどこかと組んだ方がフライトがうまく組めるのではというように、大切なのは置かれている後背地や地理的条件がどういう条件なのかを自ら考えることです。これまで日本は、国や地方自治体管理という体制で、空港整備特別会計を使って、全国の空港をうまく管理してきました。これからは、空港を動かしている地元と空港会社がキャリアと相談して、路線を張っていかないといけないのです。その時には、自らのポジショニングを発揮できるような経営形態に入っていかなければなりません。空港を動かすには、点よりは線、線よりは面というように複数一括という形態が望ましいと思っています。

リージョナル・エアラインを大切に

航空自由化後のキャリアの行動の中で、FSC（フルサービスキャリア）にしてもLCCにしても、それぞれのポリシーでコストカットをしていく、セカンダリー^{※5}で条件のいいところを使っていくということがあります。しかし、LCCは入ってすぐ出て行く、つまり参入・退出が非常に速いという特徴があります。そこで、私はリージョナル^{※6}を大切にしていきたいと言っています。エアドゥ、スカイマーク、フジドリーム等のエアラインを育てていくことが日本に求められているのだと思います。

では、ヨーロッパはどうしているかというと、ヨーロッパ・リージョナル・エアライン・アソシエーションという組織を作っています。そこにキャリアがたくさん入っていているのみならず、メーカーやサプライヤー^{※7}も入っております。そういう人たちがリージョナル・エアラインで飛べるようなものを作り、飛べる路線をちゃんと手伝っているのですが、日本の場合はそこが弱いのではないかと思います。ヨーロッパではVFR（友達や親戚を訪ねる客層）に需要が多く、150～180人乗りのA318～320やボーイング737、エン

ブラエル、ボンバルディア等の機種を使って、地域の航空会社を育てましょうということになっています。日本の場合は、本来はそれがHACであり、Aネットであったわけですが、規制緩和の中でたくさん離発着しなくてはならないから切ってしまうという事態になっています。

実は、日本の空港及び航空ネットワークを維持していくためには、こうしたリージョナル・エアラインをフルに活用しないとイケないし、サポートする体制を取らないとイケないと思います。それを補助金ではなくて、民間のクラブ・ファンドとして皆さんが組織化することが重要です。丘珠空港の場合は、複数一括にしていき、できるならば、2,000mの滑走路にして、道内空港というより、本州側、あるいは、望むべくはアジアの主要都市と結ぶような形に将来的になればと思います。短期的には旭川空港や新千歳空港と協力しながら乗り換えが必要にはなりますが、国際線を考慮した運営は可能だと見ています。VFR事業はまだビジネスとしては大丈夫だと、各空港もそこに特化しているいろいろなビジネスを展開しています。

アジア・太平洋地域の需要をつかむ

世界の航空旅客輸送の推移を見ますと北米や欧州の伸びは鈍化していますが、アジア・太平洋地域は増加しており、LCCも参入・退出は激しいとは思いますが、その需要をつかむことが重要で、もたもたしていると出遅れてしまい、地理的に遠地にある日本が孤立してしまう危険性があります。それを韓国の仁川空港やシンガポールのチャンギ空港は観光という切り口でうまく取り込んでいます。丘珠空港は大空港ではありませんので、所有施設を作ってグラウンドハンドリング^{※8}というのは無理ですが、それよりはリージョナル・エアラインをうまく取り込んでいく組織化が重要です。

(北海道航空・港湾研究会事務局長 藤原達也)



※5 セカンダリー (secondary)
二次的、補助的なこと。

※6 リージョナル (regional)
地域・地方。

※7 サプライヤー (supplier)
商品などの供給者、製造者。

※8 グラウンドハンドリング (Ground handling)
航空輸送における空港 (地上) 業務の総称。