

## 北海道鉄道網の維持は航空との連携で

杉浦 一機 (すぎうら かずき)

航空アナリスト

首都大学東京客員教授。利用者の立場に立つ航空輸送の評論がモットー。参議院運輸委員会調査室客員調査員、経済産業省産業構造審議会臨時委員、福岡空港調査委員会委員、東京都の航空・空港関連委員会委員などを歴任。著書には『進む航空と鉄道のコラボ』『日本の空はこう変わる』(ともに交通新聞社)など多数。

### JRが大規模廃線案を発表

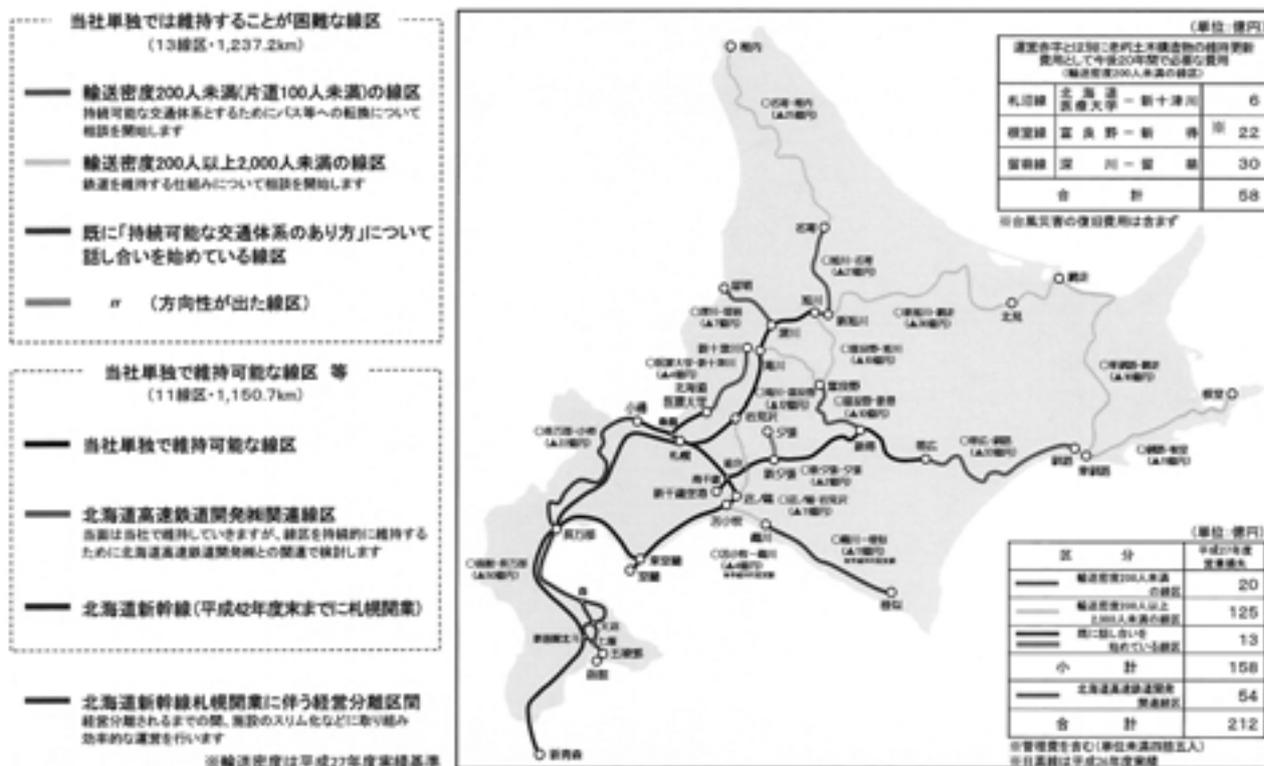
北海道の鉄道網の危機が叫ばれる中、昨年11月18日に北海道旅客鉄道(株)(JR北海道)から発表された将来の路線計画案は予想以上の厳しい内容で、道内には衝撃が走った。廃線検討の対象は13線区の合計1,237kmにも上り、JR北海道の営業路線合計距離2,568.7km(2016年度始現在)の48.2%に相当する大規模なものだったからだ。

理由は、乗客の数が採算ラインに達していないことに加え、設備の老朽化が進んでおり、このままでは安全が維持できないため、「当社単独では維持が困難な線区」を公表した。対応策では、1日の輸送数200人未満の路線のバスへの置き換え、200~2,000人未満の

路線は地元自治体などの助成を呼び掛けている。

具体的には、道北の宗谷線では名寄~稚内、道東の石北本線の新旭川~網走、釧網本線の網走~東釧路、根室本線の東釧路~根室、中央部でも、富良野は旭川、滝川、新得の3方面の路線がすべて対象になり、北海道の鉄道は東側3分の1で幹線ネットワークを失うことになる。通勤通学の足が奪われるだけでなく、ジャガイモ、玉ネギ、ニンジンなど農産品や水産品の大量輸送ができなくなり、産業経済への影響も必至だ。しかし、北海道の自治体はどこも税収減で、JRの期待に簡単に応えられる状況にはなく、多くの線区が廃線になる可能性が高い。

### 当社単独では維持することが困難な線区について



出典: JR北海道HP

背景には、北海道が直面している急速な人口減少問題がある。国立社会保障・人口問題研究所の推計(2012年)では、2010年の人口を100とすると、2040年の日本の平均が83.7に対し、北海道は全体でも76.1と下回るが、札幌圏を除くと67.7と全国でトップレベルの減少率だ。その結果、札幌圏の占める比重は、2010年の34.8%から2040年の40.9%に高まるが、周辺地域の過疎化は大幅に進むことになる。

JR北海道は、1987年の国鉄分割民営化による発足以来、縮小路線に陥っているが、2011年には石勝線列車脱線火災事故、13年に特急列車のエンジントラブル、軌道検査データの改ざんなどが発覚し、14年には国交大臣から、事業改善命令・監督命令を受けた。しかも、北海道新幹線の投資も加わって経営の緊迫度は増す一方で、2015年度決算は、国から600億円の設備投資支援を受けたが、営業損益は最悪の352億円の赤字(2期連続)を記録した。今年度は、600億円の設備投資支援に加えて、修繕費の支援が600億円加わるが、営業損失は460億円に拡大する見込みだ。

巷では、もはや独立したままでの存続は難しいのではないかとの声も聞かれる。他のJRとの合併の可能性を提言する識者もいるが、期待のJR東日本はすでに株式を上場しており、赤字会社を経営統合するのは、株主に対する説明が難しい。

### 快適な航空会社の列車

JR北海道の提案を受けて、道内の一部には「路線の選別作業」が始まっているが、たとえ路線網を縮小したところで、道内組織からの補助金では不十分で、さらなる縮小が必要になる「負のスパイラル現象」に陥ることは必至だ。大切なことは、線路の通行量を増やすことと、道外からの現金収入を増やすことである。それには、訪日観光客が拡大している今がチャンスであり、資金的にも、人材的にもまだ余力のある航空業界と協調(コラボ)するのが早道ではないだろうか。

航空とのコラボで筆者の頭に浮かぶのは、1980年代



ANAの新鋭機ボーイング787

に西ドイツ国鉄(当時)とルフトハンザ航空が共同運行していた特急列車「エアポート・エクスプレス」だ。ルフトハンザが用意した専用列車をドイツ国鉄が運行し、ルフトハンザの列車として営業する。筆者が搭乗したのはフランクフルトからデュッセルドルフの区間だったが、航空だとシートベルトをさせられた狭い機内でただ我慢の40分間を過ごすのだが、「エアポート・エクスプレス」では、航空のサービスレベルで提供されるリッチな機内食やワインを片手に、ライン河沿いの景色を存分に堪能でき、とても楽しかった。

### 欧州は「総合」交通政策を推進

その後、ドイツやフランスでは、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素の削減と、交通の過疎化回避を目的とした「総合交通政策」が導入され、高速鉄道の整備も相まって、近中距離区間では航空便を削減し、鉄道の利用が推奨されるようになった。

ドイツでは主要空港に乗り入れるドイツ版新幹線「インター・シティ・エクスプレス=ICE」の整備によって、ルフトハンザは近距離路線の便数を減らし、ICEの一部列車の一部車両を借り上げ、航空チケットでも利用できる「エア・レイル」サービスを併用している。

あたかも、ANAは2016年12月に、「北海道のブランド力向上と地域の活性化の推進」のための包括連携協定を北海道と締結し、サポートに乗り出したが、列車の共同運行までは含まれていない。主な事項としては、

①観光振興②食の振興③人材の育成④スポーツを基軸にする地域振興⑤道の海外事業との連携などが挙げられている。同時に、道内地域への乗客拡大を図るため、道内路線の6,300円（「旅割55」）、東名阪から新千歳乗継で道内各地まで1万円からの「乗継旅割」など、特別記念運賃を設定した。

ANAは国内外のネットワークを活用し、訪日外国人の誘致や道産食材の輸出拡大に努力すると説明しているが、「現状維持」で精一杯の道内組織にとって、未来志向のビジョンを持った人材面でのサポートが一番役に立つのではないだろうか。

ところで日本では、観光産業の社会貢献度があまり評価されていないが、宿泊を伴う観光客の経済効果は意外に高い。日本人1人当たりの年間消費支出は約125万円（総務省「2015年家計調査」をもとに試算）だが、訪日外国人観光客の消費額は15.6万円（2016年観光庁調査）なので、8人の外国人観光客を誘致できれば、定住者1人の年間消費額を上回る。また、外国人観光客も鉄道を利用しており、鉄道ネットワークの維持にも貢献できる。

## 新千歳を鉄道のハブ駅に

そこで提案したいのは、航空との連携を活用する4つの方策である。1つは、欧州での高速鉄道と航空の連携を見習って、新千歳空港を「鉄道との乗継ハブ」にすることだ。年間2,000万人を超える乗降客を北海道の鉄道ネットワークにスムーズに乗継がせることができれば、時間が限られている観光客の行動も広がる。

ところが、現況の空港地下駅はホームが1面（線路は2線）なので、札幌とのアクセス列車の発着を優先すれば、新規列車の増発余地は、ほとんどない。そこで提案したいのは、ホームをもう1面（線路は計4線



日本の北のハブ空港になっている新千歳空港

に) 増設し、リゾート特急の始発駅にすることだ。飛行機を降りて、エスカレーターで地下ホームに行き、ニセコ、トマム、富良野、知床への直通列車にそのまま乗れば、大きな荷物を持っていても楽だ。寒風や雨雪にさらされることもなく、快適に乗り継げる。JRサイドとして、輸送効率を高める必要があるのであれば、南千歳（千歳線）で札幌始発の特急と連結をすることも考えられる。今トレンディの豪華列車を開発すれば、さらに人気が高まるだろう。

同時に、航空会社に道内の主要特急列車の一部車両の座席を買い上げてもらえればベストだが、共通乗車券の販売や、座席予約を航空会社のシステムに載せてもらえれば、効果は大きい。

2つ目は、せっかく新幹線による本州との大動脈がつながった函館を、道内の航空ネットワークのハブとして活用することだ。現在、函館からの道内路線は、札幌丘珠、新千歳、奥尻だけだが、旭川、女満別、帯広、中標津にも運航を拡大し、新幹線の新函館北斗-函館空港間を路線バスで結べば、ビジネス客は楽になる。あたかも、函館空港には今年から、観光客の誘致に効果がある格安航空（LCC）が、首都圏（成田）と



北海道新幹線

関西圏（関空）から乗り入れを始めた。格段に増える函館までの観光客をいかに道内の奥まで引き込むかが、これからの課題だ。

### 特区で航空権益を大胆開放

3つ目は、北海道を特区にして、航空権益を大胆に開放することが考えられる。日系の航空会社は、首都圏空港の発着枠が確保できていることもあって、非効率な地方発着の国際線の開設に消極的なので、外国社の乗り入れに対する障壁を減らし、国際線を誘致することだ。

最近では、関空からホノルルへの以遠権（寄港後に第3国へ飛ぶ権利）をマレーシアに認めたが、道内空港からの以遠権を自由化すれば、欧米からの便に加え、アジア諸国の航空会社の就航が期待できる。かつて新千歳には、オランダのKLM航空のアムステルダム－名古屋線が就航して比較的高い搭乗率を上げていたが、乗員のやり繰りとコストがかかり、効率的でないとの理由で中止された経緯がある。

米国では、観光産業が重要な産業になっているハワイとアラスカの乗り入れ権を、外国社にも開放しているばかりか、この両州を経由する路線であれば国内他都市への就航を認める特典まで設けている。しかし、日本では「オープンスカイ協定\*1」を締結した相手国に地方空港の乗り入れを自由化しているが、以遠権は大幅に制限している。だが、韓国や台湾キャリアの米国路線が新千歳に寄港する形であれば、これらの障壁は軽減される。したがって、阻害要因になっている法的要因（航空協定）を緩和し、就航を促すことが必要だ。

4つ目は、基本的に新千歳経由になっている道内の航空ネットワークを見直し、仙台など東北地方に直接結ぶ路線を開設することだ。仙台には、アジアからの航空便も増えており、北海道と東北の行き来が活発になれば、両地域の活性化に貢献できる。かつては、帯広や釧路と仙台を結ぶ直行便が運航されていた時代があったが、採算に合わないと廃止されてしまった。し

かし、その後の航空会社のリストラは大きく進み、人件費の削減と小型機材の導入で、運航コストは大きく下がり、少ない需要でも採算に乗るようになって、各地で地方路線が復活している。

### 恩恵は首都圏にも及ぶ

重要なことは、北海道が航空の北のゲートになれば、恩恵は北海道だけでなく、首都圏や全国に及ぶことだ。地域活性化の議論はとかく地域エゴや独善に陥りがちだが、波及効果が他地域にも期待できるのであれば、説得力は増す。

現在、日本における欧米路線のゲートは東京と大阪に集中しており、特に首都圏の空港に大きな負荷がかかっている。羽田・成田の首都圏空港では、もともと首都圏在住者の利用が多いのだが、他の地域の需要が上乗せされて施設はひっ迫している。特に、最近深刻になっているのが、保安検査による渋滞で、検査員を十分に確保できなくなってきた成田では、出発便のピークに検査待ちの乗客の長蛇の列ができています。

ところが、日本各地の空港を飛び立つ米国行きフライトは、新千歳空港近くまで北上する。新千歳には全国から路線が張られているので、新千歳で乗り継ぎができれば、地方在住者の精神的・肉体的負担も軽減されるのに加えて、首都圏や近畿圏の乗客にとっても、バイパスルートになる。1日の仕事を終えてから新千歳行のフライトに乗り、新千歳で深夜便に乗れば、新しい旅行のパターンが出来る。

航空の世界は、この10年で大きく変わった。以前は、法的要因や技術的原因で不可能だったことも、「オープンスカイ政策の導入」「アライアンスパートナー\*2との共同事業の認可」「長距離飛行が可能な中型機の就航」「国内・国際供用機の導入」などで可能になったことも多く、事業の手法も多様化している。JR北海道の再建には、地面の鉄道だけでなく、空との連携も考えられる。まずは、業界と地域の垣根を飛び越える発想・アイデアに、「翼」が必要なのではないだろうか。

\*1 オープンスカイ協定

2 国間の航空路線は、原則として政府間で路線や便数を決める。しかし、オープンスカイ協定を結ぶと、航空会社が自由に発着空港、路線、便数を決めることができる。

\*2 アライアンスパートナー  
国際的な航空連合の加盟企業。