

# 夢物語？ 新千歳空港の国際ハブ空港化



松尾 昌宏 (まつお まさひろ)  
桜美林大学リベラルアーツ学群教授

1965年京都市生まれ。88年京都大学経済学部卒業、90年京都大学大学院経済学研究科修士課程修了。98年同研究科博士。95年より京都学園大学経済学部、01年より桜美林大学国際学部勤務を経て、13年より現職。著書『産業集積と経済発展』『物流ルート形成と地域発展：ゲートウェイハブ都市の立地優位』。

筆者が表題のような問題に関心を持ち始めたきっかけは、数年前ネット上で大前研一氏が東アジアから北米（特に西海岸）への乗り継ぎに最適な都市として新千歳空港の国際ハブ空港<sup>※</sup>化の可能性に触れている記事を見たときであった。しかし、同記事に対するネット上の反応の多くは否定的なものであった。読者の多くの方々もあるいは「新千歳のハブ化」と聞いて、「無理だ、あり得ない」と思われるかも知れない。確かに、今日東アジアでハブの座を争う空港が後背地とする都市圏の人口は、いずれも1千万人から数千万人クラスであり、そうした中で後背地人口が230万人しかない新千歳が割り込む余地は、一見ないように見える。

筆者自身も当初は半信半疑であった。しかしその後、さまざまなデータを基に真剣に検討を進めた結果、「あながち夢物語でもない、いや、むしろその可能性は高まってきている」と考えるようになった。

## ハブ空港の条件:都市規模からインバウンド集客力へ

確かに、アウトバウンド移動のみを考える限り、空港の旅客需要は都市人口規模によって決まる。2000年代初め頃まで日本の国際旅客需要は日本人の外国への旅客数が外国人の日本国内への旅客数を圧倒し、その差は数倍にも達していた。その結果、国際線は三大都市圏、なかでも成田国際空港に集中してきた。成田はその集客力を武器に、北米への路線数も充実させ、またその東アジアの中における地理的位置を武器に、東アジアから北米への乗り継ぎ需要を取り込んできた。

しかし、ここ10年ほどの間にアジアを中心に日本へのインバウンド旅客数は急増し、昨年は史上初めて1,000万人を突破し、アウトバウンド移動（年約1,700万人）に迫ってきた。この数は2020年頃には2,000万人に達すると推測されている。その結果、国際線の路線形成は、都市の人口規模よりも、各都市の外部からの集客力に依存する度合いが相対的により大きくなってきた。

こうした都市のインバウンド集客力を高める上で重要となるのが、空港背後に広がる地域の魅力である。北海道には豊かな自然や雪、温泉、火山、食べ物といっ

※ ハブ空港 (airline hub)  
広域航空路線網の中心として機能する空港。

た観光資源が豊富にあり、その結果、新千歳空港は自身の背後圏の都市規模は小さくとも、インバウンド観光需要を広げることで、今後アジア各地からの航空路線を拡大し得るのである。実際、近年アジアの都市と新千歳を結ぶ新規路線の開設が相次いでいる。最近では2012年にバンコク線が週4便で開設され、好調だったことから2013年10月には毎日運航に増やされ、また今年1月には広州線が週4便で開設され、利用状況も好調であった。

これに伴い入国外国人数も、2001年時点では年間75万人余と成田のわずかに36分の1以下しかなかったのが、2013年には50.6万人と成田の8分の1近くにまで増えた。このうち香港、台湾、タイといった、直航便が就航する同じ条件の地域同士と比較すると、新千歳の潜在的な外国人集客力は（中部国際空港や福岡空港を大きくしのいで）成田、関西国際空港に次ぎ、ざっと見て成田の3分の1程度、関空の4割程度はありそうである。アジアの海外旅行はまだその発展途上にあり、今後の所得上昇に伴って、日本への海外旅行者数は、日本側のビザ規制緩和もあってますます増え、これに伴って国内の他の主要空港と比べてインバウンド需要の割合が高い新千歳のアジア向け国際線の拡充は、他空港と比べてより急ピッチで進むであろう。特に中国には人口が数千万人と、欧州の主要国並みの省がいくつもあり、これら省の省都クラスの都市は有望である。これらも含めて筆者の見るところ、将来的に新千歳に直行便を乗り入れる潜在力のある東アジアの都市は20余りにも達する。

#### 北米向け乗り継ぎハブとしての発展可能性

こうしたアジア路線網の拡充は、次のステップとして、冒頭にも述べたように、新千歳を北米への乗り継ぎハブ拠点として発展させる可能性を高めていくであろう。元々新千歳は、東アジアと北米西海岸を結ぶ最短ルート近くに位置するという地理的条件に恵まれている。国土の端に位置する空港は、国内ハブとしては不適だが、外国への乗り継ぎには有利である。アメリカの中南米向けハブとしてのマイアミ国際空港、アジ

ア向け貨物ハブとしてのアンカレジ国際空港、欧州の中南米向け乗り継ぎ拠点としてのマドリード・バラハス国際空港の国際線の盛況は、その代表例であろう。なかでも新千歳にとって参考となるのは、フィンランドのヘルシンキ・ヴァンター国際空港の成功例である。同空港は、2001年時点では、東アジア向けの便数は、成田と北京に計週5便しかなかったのが、ここ十数年で110便以上にも増え、東アジア向けでは欧州四大空港に迫る地位を築き上げている。近年では欧州の空港では初めて重慶や西安との直行便が開設された。これほどの成功を収め得た理由は、ヘルシンキという都市のアジアとの地理的位置関係と、巧みな運行スケジュール編成によって、アジア—欧州間の旅客需要を取り込み、集束したことにある。人口わずか500万人余と、北海道にも劣る同国の空港が成功したという事実は、新千歳の北米向け乗り継ぎハブ拠点としての発展が、決して夢物語ではないことを示している。ひとたび北米への路線開設が軌道に乗れば、これまで成田や他のアジアの空港を経由していた乗り継ぎ客を取り込むことで、アジアと新千歳間の旅客をさらに増やし、そのことがさらなる北米諸都市との路線拡充につながるという好循環を生むであろう。

さらに新千歳は、2010年には国際線新ターミナルが開設されたこともあって、巨大で物産豊富な土産物店、レストランに加えて、国内空港には珍しく、テーマパークや温泉、映画館までも備えるようになった。近隣には巨大なアウトレットモールを抱えるなど、乗り継ぎ客を退屈させない施設もそろっている。このように新千歳は、乗り継ぎ客を取り込む上でのアメニティも整ってきている。

以上より、需要面での新千歳の国際ハブ空港化の見込みは十分あるように思われる。今後の課題はむしろ政治面であろう。先に述べた広州線は、需要好調にもかかわらず、自衛隊の千歳基地の安全保障問題との絡みでわずか2カ月で休止となった。こうした課題の克服方法が見つかれば、20~30年後には北の大地に北米向け国際線の巨大ハブが誕生しているかも知れない。