

北海道における ローカル航空ネットワーク 成熟化に向けて



北海道武蔵女子短期大学教授

平岡 祥孝

いうまでもなく北海道の地域特性は広域分散型社会である。しかし、その地域特性は今や大きな政策課題を背負っている。人口減少、少子高齢化の進行、失業率の悪化（とりわけ若年層の失業率の悪化）が地域の崩壊を誘発する危険性すらある。このような危機的状況から脱する一つの方策は、地域間交流人口の拡大を図ることである。そのためには、移動の距離と時間を克服する社会資本整備と交通手段のネットワーク化が不可欠である。

具体的には、地上インフラと航空インフラの整備・活用である。前者は、道央・道南・道北・道東の四圏域を高速道路でネットワーク化することである。後者は、道都札幌を拠点とした道内航空ネットワークを構築することである。

周知のとおり、高速道路整備は大きな転換点を迎えている。他方、航空規制緩和と航空業界再編が進行している。このような時代潮流の中で、道内の地域経済活性化を図るためには、札幌丘珠空港を中心として既存の道内空港を活用したネットワーク成熟化への取り組みは重要な政策目標である。本稿では、丘珠空港の高質的活用に関して、私見を述べさせていただきたい。

丘珠空港の優位性と利用状況

丘珠空港の潜在的優位性は二点ある。一点目は、札幌中心部との絶対距離が6～8kmと短い市街地

小規模空港である。そのために移動時間の短さが確保できる。二点目は、旅客内容が圧倒的に個人客主体となっていることである。2002年（暦年）の丘珠空港乗降旅客数は32万3,042人であった。ちなみに2002年度の新千歳空港乗降道内旅客数は56万4,100人であった。このように、道内路線需要はおおよそ年間90～100万人である。

表1は、丘珠空港発着の旅客を路線別に分析したものである。表2は、丘珠発着主要路線の曜日別乗降客数である。表1から明らかなように、個人客主体の旅客内容である。例えば、函館線・釧路線・稚内線の個人客比率は90%以上である。紋別線は利用率が43.8%と低いが、個人客比率は75.7%である。表2からは、水曜日・木曜日・金曜日に比べて土曜日・日曜日・月曜日の利用客数が少ないことがわかる。とりわけ、日曜日では水曜日・木曜日に比べておおよそ1万5,000人弱少ない。それゆえ、丘珠空港には時間価値を優先するビジネス旅客主体の基礎需要が集積されている。

丘珠空港は現在、滑走路1500mへの100m延伸と発着枠22枠までの倍増に向けた空港整備が進行中である。これまでは、エア・ニッポン（ANK）そして路線移管を受けたエア・ニッポンネットワーク（A-net）の単独就航であった。ANKはかつてはYS-11型機を投入していた。A-netはDHC8-300型機を投入しているが、昨年8月より、北海道エアシステム（HAC）がSAAB-340B型機で函館線に参入している。いずれも、現在の丘珠空港の能力を所与として、当面プロペラ機材の運用としている。

ネットワーク成熟化のために

以下に、道内ローカル航空ネットワークの成熟化を実現するための条件を3点提示したい。

第一点目は、A-netやHACあるいは新規参入航空会社が丘珠に拠点を置けるだけの路線便数の自由度を確保することである。すなわち発着枠の増大と空港運用時間の延長である。A-netは道内最大の大型格納庫を建設して拠点化を進めている。さらにHACも丘珠に拠点を移すことができれば、丘珠中心の道内ネットワーク化が実現する。拠点化を図るには、地域航空会社の規模の経済性から言えば、1社当たり5機体制18～20枠は必要であろう。1日当たり40枠程度の空港容量を確保することが目標となる。

そして、空港運用時間を後に1時間延長すれば、

表1 丘珠発着旅客分析（2002年4月～2003年3月）

路線	座席数(席)	旅客総数(人)	利用率(%)	個人客		団体客等	
				旅客数(人)	構成比(%)	旅客数(人)	構成比(%)
丘珠—函館	226,370	153,985	68.0	147,185	95.6	6,800	4.4
丘珠—釧路	81,170	50,766	62.5	46,949	92.5	3,817	7.5
丘珠—稚内	76,024	46,783	61.5	44,038	94.1	2,745	5.9
丘珠—中標津	75,055	55,721	74.2	45,003	80.8	10,718	19.2
丘珠—紋別	41,440	18,153	43.8	13,739	75.7	4,414	24.3

表2 丘珠発着主要路線・曜日別輸送人員数（2002年4月～2003年3月）

路線	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
丘珠—函館	17,261	19,924	22,461	24,583	24,473	24,369	20,776
丘珠—釧路	5,577	6,015	7,592	8,261	8,472	7,984	6,872
丘珠—中標津	6,535	7,805	7,811	8,561	8,651	8,593	7,772
丘珠—稚内	5,100	6,079	7,069	7,646	7,692	7,607	5,590
合計	34,473	39,823	44,933	49,051	49,288	48,553	41,010

エアートップネットワークの資料による

ダイヤ設定の自由度が増す。とりわけ復路ビジネス旅客の利便性が高まる。その結果、ビジネス需要の集積から函館線・釧路線は丘珠におのずから集約することができる。便数が増えてフリークエンシー・サービス（頻度増加による利便性）が向上すれば、当然JRとの競争がさらに促進され、利用者にとっては競争の果実が手に入る。

さらに、週末プラン等の道内ローカル空港起点の商品造成にも創意工夫が行われよう。週末ライフの楽しみ方にも多様性が生かされて、金曜日夕方からの新しい需要喚起が可能となり、集客都市としての札幌の魅力を高めることも出来る。

第二点目は、就航率とりわけ冬季の就航率を安定させることである。除雪作業の問題に加えて、安全性の担保から空港能力の向上が必要である。今回の整備事業では滑走路中心線灯の設置が行われているが、無線施設等を拡充させることである。安全に着陸を誘導する精測進入レーダー（PAR）の両側設置（現在は片側設置）や、悪天候時でも安全な着陸を可能とする着陸援助施設の計器着陸装置（ILS）の導入を図り、既存の空港監視レーダー（ASR）とPARを使用する着陸誘導管制所（GCA）体制を実現することである。もちろん費用対効果の問題を考える必要があるが、基礎需要が集積されているゆえに、将来を見通した投資としては極めて有効である。

第三点目は、空港アクセスの整備である。福岡空港のように地下鉄の空港乗り入れが理想である。

しかし現状を踏まえるならば、地下鉄東豊線の新道東駅あるいは栄町駅との接続（約1,500m）を工夫すべきである。栄町駅直結の既存建物を活用したシティー・エア・ターミナルを設置して小型シャトルバスの運行で対応すること、あるいはオートラインを敷設して栄町駅ないし新道東駅との歩行導線を整備することである。また、パーク・アンド・ライドを推進すべく、札幌新道と丘珠空港通との連絡ルート約700mを整備することも検討されるべきである。キャッチメント・エリア（市場獲得地域）の確保と拡大による旅客需要の集積を図るためには、空港アクセスの改善と空港の成熟化は表裏一体の関係にある。他方、空港アクセス整備は、開発利益として空港周辺地域住民にもメリットとなる。

総合交通政策体系の確立を

道州制の議論もまさに本格化し始めてきた。地方分権社会の到来によって、各自治体には地域特性を踏まえた独自の構想力と実行力が求められる。北海道と札幌市の役割は、地域経済の活性化と札幌の都市再生を図るべく、既存資源の有効的活用を通して少ない投資で札幌の都市機能の再集中化と道内ネットワークの成熟化に取り組むことである。丘珠空港の高質的活用はそのモデルとなる。もちろん、情報公開と説明責任に基づいて空港周辺住民の理解と協力そして参加を得ることは絶対条件である。北海道と札幌市は、将来的な総合交通政策体系を積極的に提示してほしい。

■プロフィール■

平岡 祥孝（ひらおか よしゆき）

1956年大阪市生まれ。'85年北海道大学大学院農学研究科修士課程修了。静修短期大学（現札幌国際大学短期大学部）勤務を経て、'94年北海道武蔵女子短期大学助教授、'00年同教授。'01年日本消費経済学会賞受賞。農業経済学専攻。農学博士（九州大学）。主著『英国ミルク・マーケティング・ボード研究』（大明堂）。