

「札幌広域圏の総合交通体系グランドデザイン」実現に向けた第2弾フォーラム 丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮させるために

札幌商工会議所では、北海道新幹線の札幌延伸が認可された中、札幌広域圏の総合交通体系についてグランドデザインを描くことが急務であるとの認識のもと、2012年9月、提言「札幌都市圏の総合交通体系のグランドデザイン～北海道新幹線開業時期の前倒しへ～」を取りまとめました。この提言では、北海道新幹線の札幌延伸後の開業効果を最大限発揮させるため、「都心ダイレクトアクセス整備」「丘珠空港の機能拡充」「札幌駅前再整備」の必要性を訴えています。

この提言の実現に向けて、本年3月にフォーラム「札幌都心と高速道路とのアクセス強化を考える」を開催。続く第2弾として、9月10日に札幌市で、新千歳空港のセカンダリー空港として注目を集め、極東ロシア・東アジアとの交流や医療・防災拠点としての可能性を秘め、さらには空港後背地の利活用や地下鉄東豊線の延伸により、さまざまな経済効果が期待される「丘珠空港の機能拡充」をテーマに、フォーラム「丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮させるために」を開催しました。

基調講演

丘珠空港が持つポテンシャルとは

丘珠空港の潜在的優位性

丘珠空港の潜在的優位性=ポテンシャルを考えると、航空会社と利用客の視点の二つがあります。その中で、常々話題になっているのが、ビジネス需要の集積です。2002～05年頃の道内の需要は、丘珠-道内、新千歳-道内を合計して大体70～80万人ありました。2010年の全日空の丘珠撤退は、要は道外から新千歳にきたお客さまを足して、新千歳から



平岡 祥孝 氏
札幌大谷大学社会学部
学部長・地域社会学科
教授、(一社)北海道リ
ジョナルリサーチ理事長

ネットワークを組む拠点集約だったと思います。しかし、かつて15～12万人の需要があった丘珠-函館、新千歳-函館が、12年度には5万人程度で、確実に需要を落としています。

もう一つの利用者の視点から言えば、丘珠空港は非常に便利な都市型の空港です。ただ、地下鉄東豊線の終点栄町駅から約1.5kmの距離は、歩くには少し長く、結局バスの利用という感じになっています。

せっかく都心部に近くてビジネス需要が集積していたのですが、この優位性を発揮できないまま、全日空が撤退することになってしまったのが問題です。

航空企業の経営と丘珠空港問題

画期的なことは、今回FDA^{*1}がリージョナルジェットでデモフライトしたこと、もう一つは、北海道エアシステム（HAC）が丘珠-三沢という道外路線に就航したことです。

今は、例えば紋別空港のような政策枠への就航以外は、航空会社は採算性に依拠して参入、撤退が自由ですから、逆に言うと、丘珠空港を航空会社にとって魅力のある空港にすればいいということです。

ロンドンシティー空港に学ぶべきことは、この1点です。何が学べたかという、地域協議会をつくり、環境調和と合意形成を地域と一緒にやっていくという取り組みです。今は300万人ぐらいの利用で、国内線よりも国際線の比率の方が高い空港になっていますが、都心に近い小型の空港でビジネス需要中心ということは変わらないと思います。これは、潜在的需要があって、それに依拠してインフラ整備をしていけば、需要が需要を呼んで成熟化していくという典型的な例です。

15年前に私が丘珠のリージョナルハブ化を提案した当時は、航空会社が拠点を置いてくれる条件をどう整えるかでしたが、これはなかなか難しいことでした。もう一つは空港アクセスです。地下鉄延伸や動く歩道

*1 FDA
フジドリームエアラインズ(株)

を活用した地下歩行空間、懸垂型モノレールなど、いろいろなことを提案しました。

高質的活用に向けた丘珠空港整備

空港にとっての顧客は航空会社です。エアポートセールスで空港ビルが路線便数を誘致する。しかし、今の丘珠空港にそんな余力はまずない。管理会社になっている。自由度、創意工夫は全然ないと思います。

本腰を入れるとなると、10年ぐらいかけて整備するしかないでしょう。道外路線は暗黙の了解を破れば可能です。また、冬場を考えたときには、滑走路の延伸が第一の課題だと思います。

当時はまだ道内リージョナルハブでも成り立つという考え方はありました。ですが、今は人口減少が続いていますから、航空会社の採算性を考えると、道内プラス道外の路線、客単価の高いビジネス客を需要とする空港です。もし道外であれば、例えば伊丹、小牧、羽田という発想も出てくる。仙台-丘珠は、Q400^{※2}なら1時間に1便運行しても十分採算がとれる。そういう空港をつくるということです。

それには、空港ビルを1階平面のまま行くことができるように作り変えることも必要です。そして、アクセスを改善して需要が集まれば、冬場の就航率を上げるために計器着陸装置（ILS）を整備するという流れになるのではと思います。空港の成熟化に向けた整備計画を長期に実行していくことが必要です。

短期的には、例えば管制や空港運用時間の問題です。1時間運用時間が延びたら、もう1便運行できて、航空会社のダイヤ編成にすごく余裕ができます。それから、航空会社の飛びたい時間にどれだけ厚目に飛ばせられるか、管制の問題です。

よく新千歳空港との役割分担という話が出てきますが、もう行政が役割分担を決める時代ではないでしょう。航空会社が創意工夫すればいいのです。

問題の本質は、参入と撤退の自由、路線便数を自由に設定できること、需要に応じて機材を自由に替えることができること等、経営の創意工夫ができる空港ではないということです。それができれば、基礎需要がありますから、需要に応じて路線便数は増えていきます。市場原理に委ねるところは、その点だと思います。

航空企業の経営戦略を引き出すインフラ整備は、競争誘発効果を生みます。

大きな課題は、HACの後継機種の問題です。Q400は間違いなく1,500mでは難しい機材です。リージョナルジェットをHACが持って、道外路線に就航したいとなった場合、一番の問題は滑走路です。もう一つは、FDAのような新規就航を考えている航空会社の参入を促すために、保有機種に対応する滑走路の整備です。

空港の顧客は航空会社です。航空会社のお客さんは利用者です。まず、航空会社にとって魅力のある空港をつくっていく。これには、既存資源の有効的活用という大義名分があります。部分的に改善して、いかに利便性を引き上げていくかが、政策形成、政策立案、政策遂行の要です。

パネルディスカッション

フォーラムの意味合いと提言



パネリスト
勝木 紀昭 氏
札幌商工会議所地域開発委員、北海道エネルギー㈱代表取締役社長

勝木 昨年6月、北海道新幹線札幌延伸が認可され、札幌商工会議所としては、新幹線の効果を最大限に上げる総合交通体系を早期に実現することによって、24年後という開業時期を前倒しできないかという議論をしてきました。

試算では開業時には札幌駅に1日約17,700人の乗降客とされていますが、3万人という試算もあります。従来の札幌-東京間の都市間輸送から東北地方と北海道を結ぶ地域間輸送に考え方を変わると、この3万人は現実的な数値と捉えることができます。そのためには、道内の2次交通の再整備として、道内高速道路の整備、丘珠空港の機能拡充、札幌駅前再開発が必要というのが提言の具体的な内容です。

本日のフォーラムは、二つ目の丘珠空港の機能拡充をテーマとしています。その一つはアジア・極東を含めた観光、二つ目は広域医療、三つ目は防災拠点です。

新千歳空港は世界的な混雑空港に指定されており、LCC等の発着枠がなかなかとれないという状態です。また、旧共産圏、中国、ロシアの航空機の乗り入れが

※2 Q400

ボンバルディア・エアロスペース社の双発ターボプロップ旅客機。Qシリーズは、Dash 8 シリーズを低騒音化したもの。DHC-8-Q200は33~37座席、DHC-8-Q400は68~78座席。

一部規制されており、極東との交流拡大が進まない状況です。これらの状況から、丘珠空港の機能拡充が緊急な課題だと捉えています。

また、丘珠空港の地下鉄東豊線栄町駅から1.5kmの距離をどうするかという問題があります。

7月にはFDAのジェット機がテストフライトし、騒音調査が行われましたが、1,500mの滑走路では冬期の就航ができません。自衛隊の災害対策の飛行機は1,600mないと降りられないという事情もあります。



コーディネーター
佐藤 馨一 氏
北海道大学名誉教授、
北海道商科大学教授

佐藤 「空港のお客さまは航空会社で、航空会社のお客さまは利用者だ」との話で、はっと目が覚めました。私は空港の利用者はお客さまだと短絡的に考えていたのです。航空会社が利用しやすい空港かどうかのポイントだということですが、加森さんたち丘珠研究会がいろいろと考えられて、FDAのジェット機の試験飛行等をされました。丘珠空港はビジネス需要が多く、観光は余りないといいますが、実は可能性はあるという事例等も含めてお話しいただきます。

短い滑走路でも有効活用している例が世界には

加森 2011年7月に「丘珠研究会」を創設し、丘珠空港の可能性について勉強してきました。新規のことをやるには大変な時間と負担がかかるので、既存施設の中で活性化できるものがないかということが、動機の一つです。物と人の行き交いが経済の基礎を成していますから、丘珠空港を活性化できれば大変有効だと考えました。



パネリスト
加森 公人 氏
丘珠研究会代表世話人、
加森観光(株)代表取締役社長

滑走路が1,500mよりもまだ短い滑走路でたくさんの飛行機が行き来している場所が世界中に結構あります。例えば、ロンドンシティー空港やブラジルのサントス・ドゥモン空港です。大きなインターナショナルの飛行場とセカンダリー空港がすみ分けて有効活用されています。

丘珠空港には滑走路の強度の問題がありますが、

1,500mの滑走路の中で処理ができるのであれば、そこからスタートするべきではないかと思いました。

研究会では、32回ほど会合を行い専門家のレクチャーを受けたり、専門家と一緒に検討もし、今年7月にはFDAにお願いし、ジェット機のテストフライトを行いました。余裕を持って離発着し、騒音もプロペラ機とほとんど変わらない状態でした。

佐藤 今までの申し合わせや常識を根底から疑って、ポテンシャルを考えようというのがこのフォーラムの目的です。これを踏まえると、丘珠にはさらなる飛躍の可能性が出てきます。その非常に重要なパートナーがロシアです。

こんなに近いのに成田経由という北海道のプレゼンスのなさ



パネリスト
富樫 巧 氏
(一社)北海道総合研究
調査会 (HIT) 企画室長
兼情報企画部長

富樫 ロシアの航空物流のコストは、シベリア鉄道を使うより実は安かったりします。ですから、例えばいったんロシアに入ってしまうと、あとはロシアの航空網等で物を持っていく可能性もあると思います。

ロシアの中で誰をお客さんとするのかによって、空港のあり方、サービスのあり方は変わってきます。

ロシアの極東シベリア地域は1,000万人、極東地域だけでは500万人です。今回、プーチン大統領と安倍首相の話で出た、どういうもので協力していけるかという中には、エネルギー、農業、運輸、医療機器・技術という具体的なテーマが幾つか出ています。その中では、北海道銀行が中心にやっている農業分野や帯広市北斗病院の医療技術協力が最先端的で強力なことをやっています。日ロ双方の政府でも非常に関心の高いものになっています。政府マターとして動かせる一つのきっかけが私たちの周りにあるということです。

エネルギーに関しては、ヨーロッパで苦戦しているロシアがアジアの市場を考えている中、日ロの協力は今後も進展していくと思います。

今、ウラジオストックでLNG^{※3}のプラントをつくろうとしています。また、サハリンI、II^{※4}も拡充の傾向があります。そういう中で、今、石狩湾新港や小樽港にプロジェクト関係の人たちが来ていますが、それとリンク

※3 LNG(Liquefied Natural Gas)
液化天然ガス

※4 サハリンI、II
ロシア、サハリン州サハリン島で進められている油田、天然ガス田の開発計画(サハリンプロジェクト)。

して人の流れも持ってこれないかと思っています。

また、数年前と違って、ロシア極東には、三井物産をはじめ、トヨタやマツダ、ロイズ、生鮮卸大手キョクイチなど、民間ベースの進出が動いていますので、その人たちがどうやって動くかが一つのポイントです。

2009年ウラジオストックで食品見本市を実施しましたが、いろいろなニーズがありました。現地の方はラベルを見て安全・安心なものを調べます。日本の安心感を出せるチャンスがあるということです。

一番の問題は、北海道とサハリン間がこれだけ近いのに、どのミッションもインチョンや成田経由で行くルートが普通に選ぶというのが、北海道のプレゼンスのなさだと思えます。

付加価値のある観光

富樫 アジアを見ると、香港、台湾、韓国は富裕層の観光が増え、タイは雪まつり、シンガポールは食と付加価値のある観光に関心もたれてきています。インド、インドネシア、ベトナム、マレーシアでは北海道の情報が少なく、知名度がない。ベトナムやインドネシアは日本企業が進出しているのに、インセンティブソース^{※5}として持ってこれる可能性があります。

私どもは香港のサイクリストを対象に900km、10泊11日の旅行をやっています。この人たちが今困っているのが、道内の移動です。成田国際空港から新千歳空港に移動する国内路線では自転車のバックを全部あけないといけないという不便なことになっています。お客さんがどういう人で、どういうニーズがあるかということのをいろいろと考えていく必要があります。

広域医療への活用



パネリスト

目黒 順一 氏

北海道航空医療ネットワーク研究会 (H.A.M.N) 副会長、(一社)北海道医師会常任理事(救急医療部長)

目黒 北海道は全国土の22%を占める非常に広大な地域で、医療を受けるには非常に長い距離を移動しなければならないという不便があります。そこで、必要になるのが航空医療体制です。

ドクターヘリは、平成17~21年にかけて道内3地域で運航が始まり、26年をめぐりに道南地域にも入ることが決まっています。北海道の場合は

100kmを一応出動範囲として想定、それぞれの地域で400~500件の出動実績があり、非常に役に立っています。

ドクタージェットは、より長距離を飛ぶために必要ということで研究運航を始めました。セスナ式のCitation Vというジェット機です。時速720~750km、航続距離2,700km、丘珠空港からの所要時間は釧路だと30分ほどです。研究運航実績は4年間で出動要請152件、実績101件、就航率66.4%です。

ジェット機は、空港がなければ降りられませんが、非常に速度が速く、航続距離が長く、振動や騒音が少なく、機内の気圧が調節できますので患者さんの負担が小さく、また機内も広いので、患者さんの状態が変わったときに治療ができます。

既存のヘリコプターとの役割分担を明確にし、空港から病院までの搬送の連携を消防機関と調整し、24時間運航には空港を開けていただかなければいけないという課題があり、また大きな問題として運航経費がかなりかかります。それから冬期運航にはICEという定義があって、滑走路の端っこに少しでも氷があると飛べない。これが未出動の一番大きな原因でした。実績を積み重ねることで、運航条件が緩和されることを期待したい。氷があっても滑走路が1,800~2,000mあると離着陸できます。ちょっと滑走路を延ばせばドクタージェットが離着陸できるということで、丘珠空港のポテンシャルを上げるには必要な条件かと考えています。

丘珠空港の防災拠点化

勝木 東日本大震災のときには空港のネットワークがすぐ復活しました。空港は点ですので、線である道路を復旧させるより早く復旧し、空港を拠点としたさまざまな救援活動が開始されました。札幌圏も大規模災害への対応が必要ですから、新千歳空港の代替機能を丘珠空港が果たす、また都心に隣接しているので物資輸送の拠点にする。国が進める国土強靱化予算を使い、単なる交通手段としてだけではなく、防災拠点として考えようということです。

地域のたから創造プロジェクト

竹原 (社)札幌青年会議所理事長 本年7月、(社)札幌青年会議所では丘珠空港を地域に潜在するたからと位置づけ、「地域のたから創造プロジェクト」事業を丘珠空港

※5 インセンティブソース(incentive source)

成果をあげた社員や販売店に特別に支給する報奨金や記念品、報奨旅行。

のHACの格納庫で開催しました。当日のディスカッションでは、札幌丘珠空港の利用客の動向、北九州空港や石垣空港の事例、丘珠空港における可能性や効果について話し合い、来場者からも積極的な意見や質問があり、丘珠空港への関心の高さを知ることができました。また、事前の札幌駅周辺での市民に対する意識調査アンケートでは、丘珠空港の利用経験は約30%、目的の約50%がビジネスでした。利用していない理由は、「他の交通機関でも可能」、「新千歳空港が便利」との回答がありました。中には、丘珠空港の存在すら知らない市民もいました。ジェット化には約55%が賛成、わからない36%、反対7%でした。賛成の理由は、やはり「移動における高い利便性」、「経済効果への期待」。丘珠空港の交通インフラへの希望は約60%が地下鉄延伸でした。

丘珠空港のジェット化には、利便性向上だけでなく、ビジネス、観光客の増加、関連事業や雇用創出といった経済効果、医療や防災拠点といった新たな機能拡充という可能性の広がりをも市民に伝えていくことが重要です。正しい認識と、次の世代、近い将来を見据えた意識の醸成が必要だと考えています。

佐藤 ジェット化され飛行機がたくさん飛ぶことによって、一番迷惑を被るのは空港周辺の方々です。北島さんご発言をお願いします。

丘珠空港へのアクセス

北島（丘珠連合町内会会長） 地元としては約44便の範囲なら問題ないと公式には発言しています。

さとらんどとモエレ沼公園の二つの公園で入場者数が135万人を超えています。さとらんどで2年間雪まつりをしたのですが、「交通アクセスが悪くて、二度と行く所ではない」と話している人がいて残念でした。今はつどーむへ移転しています。

地下鉄、できればモノレールをと、札幌市の「まちづくり戦略ビジョン」のパブリックコメントに投稿しました。千葉県型の懸垂型で自動運転するモノレールを石狩湾から花川団地、新琴似を通過して地下鉄南北線、東豊線、丘珠空港に通していきます。駅舎だけは土地が広く必要ですが、モノレール自体はそれほど場所をとりません。そういうことも含めて、幅広く、まちづ

くり全体を考えた提案をしていただきたい。

佐藤 ポイントは、地域計画の中で丘珠空港やさとらんどの位置づけを考えていかなければ、地元としてはなかなか納得できないということですね。

加森 地下鉄は1km200億円、モノレールは90億円という話を聞きましたが、実は私、ロープウェイ屋が本職です。今、ゴンドラの性能は非常によく、1時間で2,400~2,800人運べます。除雪の心配もありませんし、維持コストも安く、1.5kmであれば7~8億円、工期も8カ月ぐらいでできてしまいます。現実にニューヨークなどではロープウェイで川を渡ったりしていますので、十分可能ではないかと思います。

就航率が高い使いやすい空港に

長瀬（北海道医師会会長） 地方は医師がすごく不足していて、札幌から手伝いに行かなくてはなりません。限られた時間で仕事をしなければならないので飛行機を使いたいのですが、丘珠空港は飛ぶ、飛ばないが非常に不確実です。北海道医師会では、昨年6~7月に北海道知事、道議会議長ならびに札幌市長、市議会議長に、丘珠空港をジェット機が離発着できるよう整備してもらいたいとお願いしています。

富樫 札幌市の国際化戦略ビジョンや産業ビジョンでは、あまり触れていません。もう少し丘珠空港のことが入ってもいいのではないかと思います。

福岡のイチゴや新潟のチューリップのように、地域の産業、丘珠周辺でつくれるものを外に出すという考え方で戦略をつくらなければいけないと思います。

地域戦略の中に航空網をきちっと考えなくてはいけないと思います。

加森 1,500m滑走路で現実にやれるもの。それには、まず人の行き来をよくする。例えば札幌と東京の通勤。リオデジャネイロは大半のお客さんが通勤に使っています。また、札幌-小牧、小牧-福岡や沖縄は、簡単に乗り継ぎができるような仕組みにする。

また、新千歳空港の国内便をできるだけ丘珠空港に移し、千歳に国際便を増やしていくのも一つではないかと思っています。

勝木 行政は20年後を見据えて10年間のビジョンをつくる。私たちはもっと先を見ながら、20年間を計画するという迫力があっていいのではないかと思います。