

新千歳空港の国際化のあり方を考える

札幌大谷大学社会学部教授

平岡祥孝

札幌大谷大学社会学部教授

森雅人

1 問題の所在

(1) 国際ハブ空港とはどのような空港か

本稿の課題は、グローバルな時代を迎えて地方拠点空港の成熟化を図るうえで、如何に国際化を推進していくかに関して、新千歳空港を事例として分析していくことにある。北海道は新千歳空港の国際ハブ化を視野に入れ、国際線の誘致強化に乗り出している（『北海道新聞』二〇一七年一月三日付記事）。

その背景としては、インバウンド（訪日外国人）需要の拡大と空港民営化が挙げられよう。国の成長戦略「日本再興戦略2016」でも、観光を地方創生の重要施策に位置づけている。道は二〇二〇年度の来道外国人数五〇〇万人との目標を掲げている。

また周知のとおり、新千歳空港（国管理）は、稚内空港（国管理）、釧路空港（国管理）、函館空港（国管理）、女満別空港（道管理）、旭川空港（市管理）、帯広空港（市管理）とともに、七空港の運営を一括で民間委託する空港民営化を目指している。この一括民営化委託の戦略的な目標の一つとして、国内線旅客に加えてインバウンド中心の来道者の大幅な増加を挙げている。そして民間委託の前提として、新千歳空港の国際拠点空港としての機能強化への寄与が示されている（『北海道における空港運営戦略の推進——新たな時代の確かな航空ネットワークをめざして』北海道、二〇一六（平成二八）年一二月二六日）。

国際ハブ化論が流布されている。たとえば、「国内・国際便を含む航空路線が集まる大型空港」（『日本経済新聞』二〇一二年四月七日付記事）という程度の認識ならば、新千歳空港も国際ハブ空港と呼ぶことができるであろう。

やはり、緻密な議論の前提として定義が必要である。国際標準としたグローバル・ハブ空港であるならば、「年間国際線旅客数一〇〇〇万人」という国際空港評議会（AIC）の定義に基づくことが一般的であると、筆者は考える。AICの定義に基づくならば、日本の場合には、成田空港二九五八万人、関西空港一八六五万人、羽田空港一五一八万人であり、これら三空港が国際ハブ空港と位置づけられよう。これら三空港の特徴は、路線構成が北米・欧州・アジアそれぞれに向けて一定程度整っていることである。産業集積度が高い中京地帯を背後圏とする中部空港として五一八万

人である。代表的な地方拠点空港である福岡空港は四九九万人、新千歳空港は二五八万人である（二〇一六年（平成二八年）空港利用者数ランキング（日本））。グローバル競争の時代にあつて、国際ハブ空港間競争に生き残っていくには、日本の国土構造からは首都圏の成田空港と羽田空港の二空港を核として活用することは、当然の政策対応である。羽田の国際化が進行する現状においては、もはや成田Ⅱ国際、羽田Ⅱ国内という棲み分け論は崩れている。

(2) 空港背後圏の安定的な基礎需要の存在

そもそも空港がハブ化するためには、航空会社が当該空港に生産体制を置いて基地化していなければならない。いわゆるエアラインハブとしての空港である。その前提条件は航空会社の経営面に焦点を当てるならば、空港を中心とした背後圏に安定的な基礎需要が存在することである。要するに、経済活動の一手段としての航空という視点で考えるならば、客単価が高い国際ビジネス需要が一定程度存在しなければならない。

欧州の例を挙げるならば、フランクフルト空港はルフトハンザ航空（LH）、パリ・ドゴール空港はエールフランス（AF）、アムステルダム・スキポール空港はKLMオランダ航空（KL）、ロンドン・ヒースロー空港はブリティッシュエアウェイズ（BA）といったように、各国キャリアのエアラインハブとして成立している。日本航空（JAL）

と全日空（ANA）は、言うまでもなく成田・羽田の首都圏空港を基地としている。

さらにJALはBAおよびアメリカン航空（AA）と、ANAはLHおよびユナイテッド航空（UA）と、それぞれアライアンスを組んでいることも忘れてはならない。これらのアライアンスによって、欧州路線、大西洋路線、太平洋路線はグローバル化が進展している。それゆえ、既存の国際ハブ空港間のネットワーク化は強化されつつある。JAL、ANAはアライアンスを活用しつつ、自社国内線によって国際線需要を首都圏空港に集約する。道内発着路線全五五路線中、東京（羽田・成田）Ⅱ札幌路線の輸送旅客数（二〇一五年度）は約一〇七〇万人であり、路線上位二〇位のうち約五〇％を占めている（国土交通省『平成二七年航空輸送統計調査』）。

(3) 国際化と国際ハブ化の混同

次に、新千歳空港の地理的優位性と需要集積の方法という視点から、国際ハブ化の可能性に言及する論について反論したい。日本はアジアと北米を最短距離で結ぶ大圏航路上に位置していることを理由として、とかく経由地としての新千歳空港の地理的優位性を強調する。たとえば関西空港とJFケネディ空港を結ぶ路線であれば、もちろん理論上は北海道上空も含まれる。

しかしながら、緊急時における新千歳空港への着陸はあるものの、いくら大圏航路上であつても

国内便が一時間当たり一〇便以上航行している現状では、航行の安全性の面から当該航路は避けることが一般的である。技術革新と機材革新が進み、「フリーフライト方式」が採用されつつある。フリーフライト方式とは、最小限の制限下において機長自身の判断と選択に基づく効率的な経路と速度による運航方式を指す。北海道上空を通過するのではなく、欧州路線であれば留萌沖の日本海上空、北米路線であれば釧路沖の太平洋上空それぞれの洋上航路となる。

基礎需要の不足を経由便の運航で補う形のハブ化論も根強い。だが、途中降機のコストは増加する。まず燃料消費が増加するとともに、着陸回数増加は整備費用に多大な影響を与える。加えて、新千歳空港の着陸料、新千歳空港での駐機時間、乗務員の交替などもコスト上昇要因となる。また、積雪空港であるために冬季の定時性の確保が困難である。大規模国際ハブ空港を活用したハブ&スポーク方式と、ポイント・トゥ・ポイント（point to point）の直行便方式を併用する路線展開が、世界の潮流である。

北海道のゲートウェイ空港として新千歳空港の国際化は推進されなければならない。ただし、国際化と国際ハブ化を混同する議論は民営化後の将来展望にとって不要である。何よりもまして重要な点は、空港の潜在的な顧客は航空会社であることだ。航空会社が新千歳空港に関して、空港能力や空港容量の面からだけでなく、空港の後背地を含めた商圏として如何なる評価をしているかにつ

いて、的確に把握することが求められる。

以上の問題意識を踏まえて本稿では、まずデータに基づいて国際ハブ化論に反証を示しつつ、新千歳空港の国際化の現状を整理していく。そして航空会社へのアンケート調査結果を分析して、新千歳空港の国際ハブ化の可能性を批判的に検討したい。総括として、新千歳空港の国際化の方向性を提言する。加えて空港機能強化に寄与する社会資本整備のあり方も述べたい。

2 新千歳と主要空港の国際旅客分析

表1は、国際旅客数に占める国際線間の乗り継ぎ旅客数と比率（国際乗り継ぎ比率）を示している。表2は地域別国際旅客数を、表3は海外渡航需要規模の比較を、それぞれ示している。ただし表2と表3には、他の国内空港を乗り継いで出国した旅客も含まれている。表1、表2および表3は、グローバル・ディストリビューション・システム（Global Distribution System, GDS）経由で予約されたMIDT（Marketing Information Data Transfer）データ（二〇一五年）に基づく旅客流動である。GDSとは、世界中の航空会社、ホテルなどの予約・発券が可能なコンピュータシステムである。航空各社の自社システム予約分は含まれていないために、その実数自体は全体流動の一部しか表していない。しかしながら、国際旅客動向を概括的に捉えることはできよう。

表1 空港別国際旅客に占める国際乗継比率

	成田	羽田	仁川	台北	香港	シンガポール
国際乗継旅客数 (人)	2,104,256	126,467	3,298,351	1,957,734	7,190,568	4,810,828
出発地・到着地(国際線)旅客数 (人)	14,910,291	8,625,545	29,111,104	17,379,797	26,338,265	16,131,170
合 計 (人)	17,014,547	8,752,012	32,409,455	19,337,531	33,528,833	20,941,998
国際乗継比率 (%)	12.4	1.4	10.2	10.1	21.4	23.0

表2 空港別国際旅客数

	アジア	北米	欧州	ニューヨーク	ロンドン
新千歳	1,021,221	77,693	101,848	5,801	9,901
羽 田	6,666,092	695,748	1,457,487	22,348	273,273
成 田	9,564,262	2,938,604	2,600,000	356,359	199,114
関 西	7,282,088	438,232	1,088,228	30,877	96,497
伊 丹	134,625	484,545	176,206	70,556	28,727
名古屋	2,854,596	429,757	428,810	27,246	44,544
福 岡	2,597,743	217,928	268,628	18,263	32,902

表3 海外渡航需要規模の比較

	アジア	北米	欧州	ニューヨーク	ロンドン
他空港に対する新千歳の比率					
新千歳／羽田	15	11	7	26	4
新千歳／成田	11	3	4	2	5
新千歳／関西	14	18	9	19	10
新千歳／伊丹	759	16	58	8	34
新千歳／名古屋	36	18	24	21	22
新千歳／福岡	39	36	38	32	30

表1で注目すべき点は、国際線同士の乗り継ぎ比率の「国際乗り継ぎ比率」である。表1に沿って列挙するならば、成田一二・四％、羽田一・四％、仁川一〇・二％、台北一〇・一％、香港二・四％、シンガポール二三・〇％である。国際線乗り継ぎ需要の集約を図っている国際ハブ空港の例として、とくに韓国の仁川空港が取り

上げられる。だが、国際線旅客のうち国際乗り継ぎ比率は一〇・二％である。要するに仁川であつても国際線旅客の大部分は、仁川発着の単区間の利用あるいは韓国の国内線との乗り継ぎである。国内線がない香港、シンガポールとて、二〇％台前半である。他方、羽田はわずか一・四％に過ぎない。圧倒的に後背地の首都圏が目的地となっている。表2から明らかになように、新千歳は主要な国内他空港と比較して、国際旅客数は少ない。東京、大阪、名古屋の三大都市圏の順位が、そのまま国際旅客数に反映されている。表3に示したように、後背地人口が近似する福岡と比較しても福岡の四割以下である。空港後背地を含めた札幌圏での基礎需要が不足していることは明白である。

表4は出国空港別旅行目的構成を、表5は出国空港別旅行形態構成を、それぞれ示している。表4から明らかなように、旅行目的の構成比に着目するならば、羽田では業務目的（ビジネス需要）二三・三％、新千歳では業務目的はわずか二・八％である。その一方で、観光目的が九二％と圧倒的

表4 出国空港別旅行目的構成

空港／目的	旅客数(人)								構成比(%)							
	観光	家族・知人の訪問	業務	研修学会	留学	乗り継ぎ	その他	合計	観光	家族・知人の訪問	業務	研修学会	留学	乗継	その他	合計
成田	2,279,696	952,059	878,792	281,183	105,777	99,109	287,516	4,884,132	46.7	19.5	18.0	5.8	2.2	2.0	5.9	100.0
関西	2,030,479	369,342	345,474	101,372	57,828	9,159	179,918	3,093,572	65.6	11.9	11.2	3.3	1.9	0.3	5.8	100.0
中部	262,696	147,138	136,453	25,018	5,624	2,074	52,477	631,480	41.6	23.3	21.6	4.0	0.9	0.3	8.3	100.0
羽田	666,180	309,532	503,562	97,749	42,566	22,060	143,069	1,784,718	37.3	17.3	28.2	5.5	2.4	1.2	8.0	100.0
新千歳	556,055	11,663	17,053	2,166	7,171	0	10,338	604,446	92.0	1.9	2.8	0.4	1.2	0.0	1.7	100.0
福岡	633,601	76,326	86,352	38,229	5,535	173	42,726	882,942	71.8	8.6	9.8	4.3	0.6	0.0	4.8	100.0

出所)国土交通省航空局『平成26年度国際航空旅客動態調査—集計結果』を参考にして作成。

表5 出国空港別旅行形態構成

空港／形態	旅客数(人)				構成比(%)			
	団体	個人	不明	合計	団体	個人	不明	合計
成田	580,548	4,303,584	0	4,884,132	11.9	88.1	0.0	100.0
関西	470,554	2,623,018	0	3,093,572	15.2	84.8	0.0	100.0
中部	173,445	458,035	0	631,480	27.5	72.5	0.0	100.0
羽田	154,992	1,629,726	0	1,784,718	8.7	91.3	0.0	100.0
新千歳	372,288	230,278	1,880	604,446	61.6	38.1	0.3	100.0
福岡	272,784	610,158	0	882,942	30.9	69.1	0.0	100.0

出所)国土交通省航空局『平成26年度国際航空旅客動態調査—集計結果』を参考にして作成。

に高い。業務目的旅客数を福岡と比較するならば、福岡は新千歳一万七〇五三人の五倍以上で、八万六三三二人である。また構成比で見ても、福岡は九・八％すなわち新千歳の三倍以上である。一般的には業務目的の場合には個人客中心となり、観光目的の場合には団体客中心となる。この点について、表5で確認しておきたい。構成比を見るならば、羽田は個人九一・三％、団体八・七％である。成田、関西、中部も圧倒的に個人の比率が高く、それぞれ八八・一％、八四・八％、七二・五％である。しかしながら、新千歳では団体六一・六％、個人三八・一％であり、逆に団体比率が二三ポイント高い。福岡は団体三〇・九％、個人六九・二％である。福岡は羽田、成田、関西、中部と同様の傾向を示している。言い換えれば、新千歳とは正反対の傾向を示している。

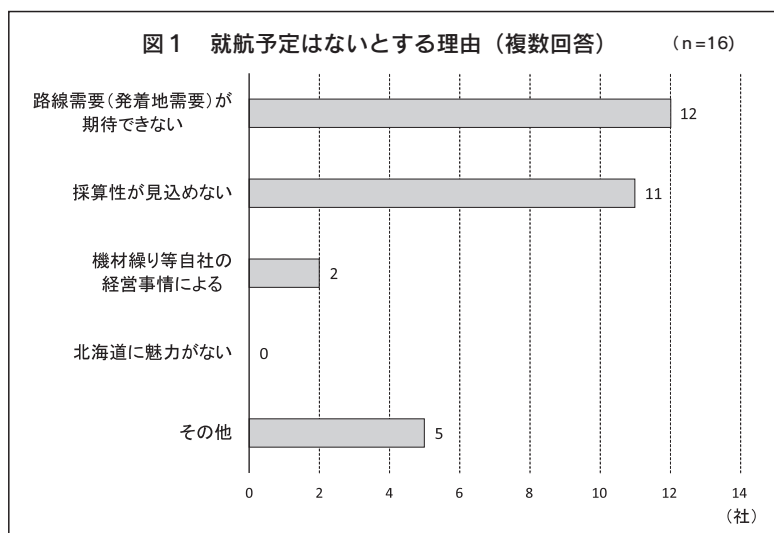
新千歳と福岡を比較するならば、福岡の方がビジネス需要は集約されている。それは単に人口規模や産業集積の次元だけではなく、二次交通の充実度も大きな要因であると推察できる。

3 新千歳空港に対する航空会社アンケート分析

空港の潜在的な顧客は航空会社であるという前提に立つて、筆者らの研究グループは、二〇一六年八月～十一月にかけて日本に就航している航空会社九〇社に対してアンケート調査を実施した。すでに新千歳に就航している航空会社五社を含めて二九社から回答があった(n=29)。さらに必要に応じて、現状では新千歳に就航していない複数の航空会社を直接訪問して、インタビュー調査も実施した。航空会社本社所在地で分けるならば、外国航空会社二六社、国内航空会社三社である。本稿では記述式回答を中心に整理した上で、分析していきたい。ただし、アンケートへの回答は、各航空会社の最終的な経営意思決定手続きを経てはいないため、匿名での回答になっている。外国航空会社をF、国内航空会社をDと表記している。

(1) 航空各社の新千歳への就航予定

「新千歳への就航予定がない」と明確に否定した回答をした航空会社は一六社であった。一三社は不明もしくは未回答であった。図1は、否定した一六社の理由を示している。図1に示したように、その主たる理由として、「路線需要が期待できない」「二社」、「採算性の面から」「一社」、「機材繰り等自社経営事情」五社が挙げられている(複数回答)。航空会社の見解では、

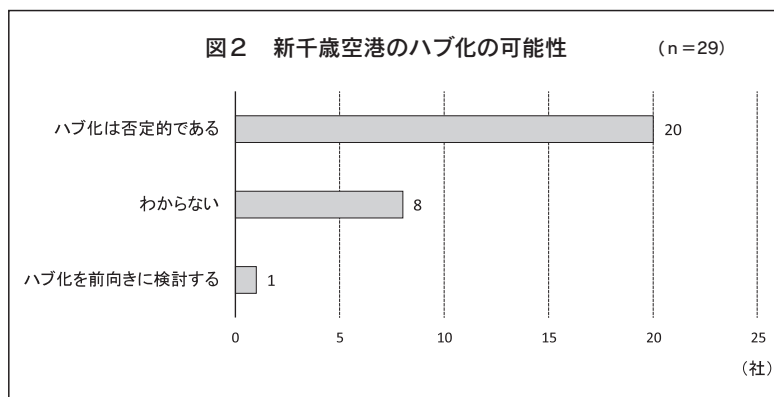


「インバウンド・アウトバウンド共に採算需要が見込めない」(F)

「直行便需要が採算に合うほど期待できない。また、札幌から東南アジアへの接続便が限定的で、接続旅客需要が期待できない」(F)

「北海道発としての需要動向を鑑みると、直行便としての採算は相当厳しいかと思われる」(F)

「法人客、貨物等の需要獲得が期待できない」(F)

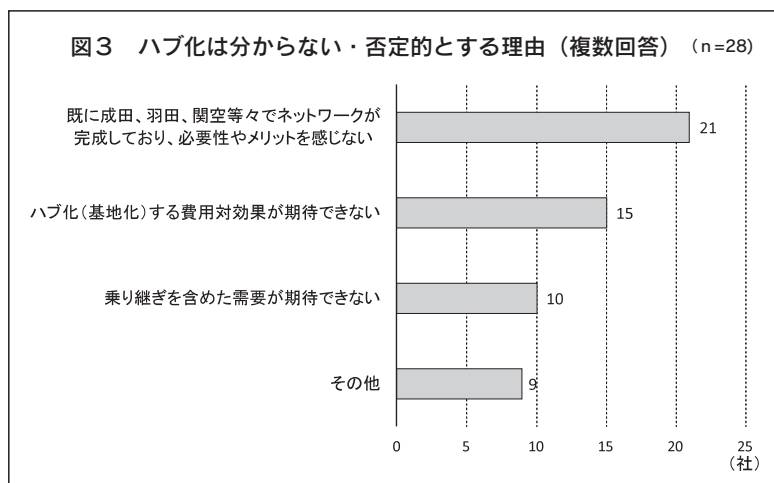


「共同運航による効率化を重視する」(F)

等が示されていた。

(2) **新千歳ハブ化への否定的な見方**

図2に示すように、「新千歳空港のハブ化」については、「ハブ化は否定的である」が二〇社、「ハブ化を前向きに検討する」が一社、「分からない」が八社であった。図3は否定的な回答をした二〇



社と分らないと回答した八社について、その理由を示している。「新千歳空港のハブ化について否定的または分らないとする理由」(上位三項目)としては、図3に示すように、「既に成田、羽田、関空等でネットワークが完成しており、必要性やメリットを感じない」が二社、「ハブ化(基地化)する費用対効果が期待できない」が一五社、「乗り継ぎを含めた需要が期待できない」が一〇

社であった（複数回答）。航空会社の見解では、

「日本での地方空港のハブ化はナンセンスである」と考える。この国土の大きさと、鉄道・高速道路、そして国内線がほぼ網羅されているなか、空港が一〇二もあること自体が異常で、殆どの自治体の赤字は解消されない。また、地方空港が体力的に劣ってきた結果、航空・旅行業界は何ら将来的に有望なマーケットの拡張に至らない」（F）

「新千歳空港からの日本国内路線網、運航本数ともに限定的でハブとして機能しにくい」（F）

「主要な海外目的地であるアジア圏から遠く、国際ハブ空港としての立地に無理がある」（D）

「新千歳空港発着の国際路線単体での収支さえ採算の目的が立たないため、その先の国際ハブ化を検討できる段階にない」（D）

「本国からは既に日本をはじめ、韓国、中国、香港の各空港に直行便を就航させており、アジアにおいてはハブ空港は不要である」（F）

「成田に十分な発着枠を確保し、供給座席数は主要な欧州系キャリアと肩を並べており、現時点では追加就航の検討はしていない」（F）

等が示されていた。

(3) 新千歳を目的とするときの北海道への期待

新千歳空港を目的地とする場合に北海道関係者に期待することについては、「北海道発需要の掘り起こし」が一四社、「新千歳空港利用のメリットに関する情報」が一社、「北海道への送客に

係る施策」が一社、「北海道の魅力ある発信と多言語化」が八社であった（複数回答）。航空会社の見解では、

「北米と北海道を結ぶビジネス需要」（F）

「双方向の需要拡大機会」（F）

「インバウンドに関する施策はあるが、アウトバウンドへの施策がない。航空は双方に需要があつて成り立つものである。北海道のほとんどの旅行代理店は旅客の売り方を忘れてるように感じられる」（F）

「現状を鑑みて難しいことは重々承知の上で、ビジネス客の発掘」（F）

「通年のビジネス需要が担保されること」（D）

「今以上に就航規模を拡大するためには、特に搭乗ゲートや駐機スポット等の施設拡充が必要である」（D）

「欧州需要に対する周辺地域の数字的な分析結果の公表、札幌周辺における企業需要の詳細、空港着陸料等の軽減、その他固定費削減支援策の提示、欧州におけるプロモーション計画、乗務員の宿泊施設などの就航した場合に必要な空港基本情報の発信」（F）

等が示されていた。

④ 各社はエアラインハブ化を目指さない

航空会社のアンケート調査結果からは、まず新千歳のエアラインハブ化を目指す航空会社は、皆無と言っても過言ではない。以下の二点を指摘し

ておきたい。

第一点目は、人口集中と産業集積を基盤とする経済活動規模を所与とするならば、成田・羽田の首都圏空港を第一に国際ハブ化することは必然である。日本の国土構造からは、次に関西圏、そして中部圏となる。成田・羽田を中心にアライアンスも活用しつつ国際線のネットワークを構築している状況は変化しない。

たとえば最近の事例として、北海道と地理的に近いロシアとの路線での増便の動きを紹介したい。日本航空（JAL）は成田⇌モスクワ線を、三月二六日～六月三〇日まで週五往復、七月一日から一〇月二八日まで一日一往復に増便することを決定した。また、ロシア国内線に就航しているS7航空（旧シベリア航空）は、極東のウラジオストク⇌成田線を、四月三〇日から十一月一七日まで週三往復から同四往復に増便すると発表している。加えて四月二八日からは、ウラジオストク⇌関西線を週二便体制で開設することも決定した。ロシア国営最大手航空会社アエロフロートの子会社であるオーロラ航空は、三月下旬から一〇月まで成田⇌ウラジオストク線を週三往復体制で再開した。

このように、航空は経済活動の手段であるゆえに、人的交流が活発化する首都圏空港・関西圏空港の国際化は、今後さらに進展していくと予想される。

第二点目は、新千歳には乗り継ぎ需要を含めて、後背地に安定的なビジネス需要が一定程度存在しない。あくまでも北海道のゲートウェイ空港とし

て、観光客主体のインバウンド受け地としての役割を担う空港である。航空会社の収益基盤はあくまでも客単価が高いビジネス需要である。このことは、とりわけ先進国の大手航空会社に当てはまる。要するに、航空会社の経営の本質を踏まえるならば、現状における新千歳空港の国際ハブ化の可能性は極めて低いと言わざるを得ない。

4 総括―新千歳空港国際化の方向性

国は、二〇二〇年の訪日外国人旅行者数目標値を二〇〇〇万人から倍の四〇〇〇万人に大幅に引き上げた（『明日の日本を支える観光ビジョン』）。北海道では、二〇一一年度では五七万人であった来道外国人観光客数は、二〇一五年度には二〇八万人に増加して二〇〇万人を突破してきた。道は目標数三〇〇万人が視野に入りつつあると判断し、二〇二〇年度を目標に外国人観光客五〇〇万人という目標を掲げた。つまりインバウンドの加速化が図られることになる。

新千歳空港のさらなる国際化対応も喫緊の課題と言えよう。北海道発の海外渡航需要の大幅な拡大は、短期的には困難であると言っても過言ではない。外国人観光客の受け地である北海道のゲートウェイ空港として、ますます新千歳空港の役割が重要となり、機能強化が求められる。ここでは二点指摘しておきたい。

第一点目。アジアを中心としたインバウンド需

要の拡大を図るために、LCC（格安航空会社）の新規参入や既存参入航空会社の増便を促進しなければならぬ。ちなみに新千歳空港を発着する国際定期便は週一五二往復（二〇一七年四月一日時点）で、前年同期比三六・九％である。発着枠が三月二六日以降に一時間当たり三二回から四二回に拡大されている。

すでに新千歳に就航している中国国際航空や春秋航空は、昨年よりも増便している。また新規路線開設の動きも見られた。中国東方航空が、三月二六日から新千歳⇌南京線週二往復を開設した。上海吉祥航空が、四月一日から新千歳⇌上海線に一日一往復新規就航させた。これらの事例は、中国の北海道観光需要を呼び込む余地は十分にあるという証左である。

そのためには、着陸料の減免等のインセンティブを提示できるエアポートセールズが、必要となろう。空港民営化の最大の眼目は、空港の維持管理費用をどの程度まで非航空収入で賄うことができるかである。一括民営化の果実は空港投資に振り向けるべきであり、単に新千歳空港の収入を赤字空港の補填に回すものであつてはならないと、筆者は考える。

第二点目。地域創生の視点からは、道央圏以外の道南圏・道東圏・道北圏における交流人口や滞在人口を拡大していかなければならない。インバウンドの旅行形態は、「旅行代理店によるパッケージツアー等」が全体の六三・八％を占めている（北海道経済部観光局『平成二三年度観光客動態・満

足度調査』）。新千歳空港から観光資源に恵まれた道内各地域に移送しなければならない。広域分散型社会である北海道では、いわゆるモビリティ（移動性）の高度化が求められる。モビリティの高度化とは、移動時間の短縮、移動コストの低下、移動リスクの低減、移動範囲の拡大を意味する（山崎朗『日本の国土計画と地域開発』）。

インバウンドの主たる移動手段は観光バス六三・七％であった（北海道経済部観光局『平成二三年度観光客動態・満足度調査』）。道内鉄道網の維持が不透明感を増す中であつて、二次交通としての観光バスの移動ニーズは、今後さらに高まると予想される。また、将来的にパーソナルリズムがさらに選択されるならば、都市間バスやレンタカーの利用も増加していくであろう。それゆえ民営化の成果を確実なものとするために、新千歳空港と道内各空港あるいは道内各地を結ぶためには、道央圏から放射状に延びる高規格幹線道路によるネットワーク化を実現する必要がある。

最後に、札幌丘珠空港の高質的活用を視野に入れた一つ、同空港との役割分担を前提として、新千歳空港を中心とした道内空港間の充実したローカル航空ネットワーク構築は、重要な課題であることとを付け加えておきたい。

〔付記〕 本稿は、ほくとう総研地域活性化連携支援事業「地域活性化に寄与する新千歳空港の国際化対応に関する研究」の成果の一部である。

へひらおか よしゆき／もり まさと▽