

航空交通による地域間連結の現状と課題－北海道を中心として－

中村 太一

キーワード：航空交通、規制緩和、空港の立地、地域間連結、北海道

1. はじめに

地域間を結ぶ交通という社会事象は、時間と空間を通じて人々の生活と生産活動に直接深くかかわってきた。日本では、第二次大戦後の経済発展と技術革新による生活様式の変化とともに、自動車の性能向上と高速道路網の整備がモータリゼーションを促進してきた。航空交通については、国策による航空会社が設立され、日本の交通網に劇的な変化をもたらすエポックとなった。これらの交通機関が競合し補完して、現代日本の公共交通のシステムを形成している。

その中で高速交通システムを実現する航空交通が、あまり広くない国土をもつ日本において、世界的にみても高度に発達しているのはなぜか。国や地方自治体がなぜ保護、助成してまで航空交通を発達させてきたのか。時間距離短縮によって空間的な世界を縮小したといわれる航空交通は、日本全国と各地域にどのような影響を及ぼしているのだろうか。

本研究では、まず、日本全国の視野に立って航空交通の発展過程を整理し、その意義と役割を明らかにする。次に、空港の立地および航空路線とその利用実態を分析して、航空交通が地域に及ぼす影響を明らかにする。さらに、航空交通の発達が著しい北海道に着目し、航空交通による地域間連結について考察する。

とくに、北海道を事例にとりあげたのは、航空交通の必要性和依存度の高い地域であり、それによる地域間連結が重要な役割を果たしていると考えられるからである。北海道という広大な大地では、本州に居住する私たちが抱くイメージとは異なる航空交通が展開されているかもしれない。北海道の航空交通を検討することにより、静岡県や兵庫県からでは見えにくい、航空交通システムの魅力を発見できる可能性もある。

本研究を遂行するに当たっては、まず、実際に飛行機を利用して北海道に行ってみることから始めた。さらに、その他の路線にも幾度となく搭乗して、自分自身の航空交通に対する関心と理解を深めるように努めた。続いて、航空関係の文献およびインターネットのホームページから資料を収集、整理するとともに、国勢調査報告書および運輸省の航空輸送統計年報を利用して実態分析を行った。北海道の考察に関しては、統計資料のほか、フィールドワークの際に敢行した、現地の人たちへのインタビュー調査が任意ではあったが役に立った。北海道を実際に歩いたことは、本研究を構成するうえで少なからず有益であったと考えている。

2. 日本の航空交通と新規参入の動向

日本の民間航空は、1952（昭和27）年の日本航空（日航）の自主運航開始を嚆矢として、戦後一貫して順調に発達してきた（図1）。日航、全日本空輸（全日空）、日本エアシステムの大手3社を中心に、国の手厚い保護のもと日本の航空交通システムを形成している。近年に至り、国内的にはビジネスと観光の両面で航空利用が普遍化してきたこと、および国外の航空会社の攻勢によって、日本の航空交通に変化が求められてきた。

その結果、関連航空法の改正に着手され、まず1984（昭和59）年に1972（昭和47）年以來の『45・47』体制が廃止された。これは国内大手3社の運航路線の分担を規定したもので、日航は国際線と国内幹線、全日空は国内幹線・ローカル線と近距離国際チャータ

一、東亜国内航空（現、日本エアシステム）は国内幹線への参入許可とローカル線の運航という体制であった。続く1987（昭和62）年の日航法の廃止により、日航の民営化と国内ローカル線への参入および、全日空と日本エアシステムの国際線への参入が認められた。

さらに1994（平成6）～96（平成8）年にわたる規制緩和と航空法改正によって、新規の航空会社が参入できるようになった。これによって1996（平成7）年に、東京～福岡路線をもつスカイマークエアラインズ（SKY）と、東京～札幌路線をもつ北海道国際航空（AIR DO）が設立され、それぞれ1998（平成9）年9月と12月に運航を開始した。

一連のこのような動向は、大手3社とその系列会社にも、料金体系の変更や旅客獲得のための各種サービス競争などにみられる新たな展開を導き、日本の航空交通は再編の時代へ突入したといえる。

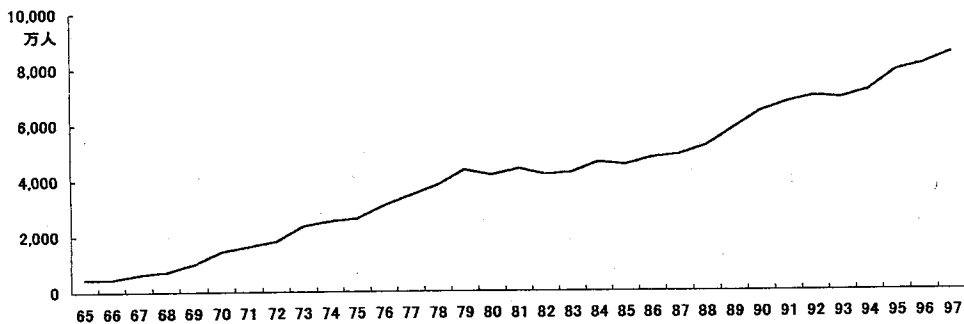


図1 国内定期航空の旅客数の推移 1965(昭和40)～97(平成9)年
 出所:全日空広報室編(1995)『エアラインハンドブックQ&A100』p.40および
 運輸省運輸政策局情報管理部編(1998)『平成9年 航空統計年報』より作成

3. 空港の立地と航空路線

日本では移動距離500kmを境に鉄道と航空の優位が分かれる。500km前後では激しい競争が存在し、さらに新幹線や高速バス網の発達によって輸送機関の競争は激化している。その中で着実に輸送実績を伸ばしているのが航空交通であり、1,000km以上の長距離輸送においては80%以上のシェアを占めている。

日本には1998（平成10）年現在、92の空港が設置されている（表1）。それぞれ施設規模、滑走路長、発着路線数、利用客数などに大きな差異がみられるのは、空港のもつ役割と利用内容が、後背地域の規模と特性によって異なるからである。航空路線については、1997（平成9）年には幹線17、ローカル線266、計283もの定期路線が運航されており、それぞれ便数、旅客数、利用率、利用内容などに特徴がある。

定期航空路線のうち旅客数が多いのは、東京・大阪の大都市圏と北海道、九州、南西諸島を結ぶ路線である（表2）。また、大都市間を結ぶ路線において座席利用率が高いのは、ビジネス利用の割合が大きいためと考えられる。航空交通のもつ高速性が時間距離を短縮し、日本経済に少なからず影響を与えている。

一方、地方都市を中心とした航空交通は大都市間のそれとは異なり、観光などその地域の経済活動に寄与する働きをもっている。また、日本海沿岸、九州・四国など、鉄道や道路網の整備が遅れている地域や、陸上交通によると大変不便あるいは到達不可能な地域では、航空交通はより大きな意味をもつ。とくに、南西諸島のような離島や、北海道のような広大な大地に展開する地域では、域外・域内の大都市との連結のほか、地域住民の日常生活の足としても、航空交通が重要な役割を果たしている。

表1 日本の空港の立地と種別

空港	第一種	第二種	第三種	その他飛行場
北海道		札幌(新千歳) 稚内 釧路 函館 帯広 旭川	女満別 中標津 紋別 利尻 礼文 奥尻	千歳 札幌(丘珠) 弟子屈
東北		仙台 秋田 山形	青森 大館能代 花巻 庄内 福島	三沢
関東	新東京国際(成田) 東京国際(羽田)		大島 新島 神津島 三宅島 八丈島	調布
中部		名古屋 新潟	富山 福井 松本 佐渡	小松
近畿	大阪国際 関西国際	八尾	南紀白浜	但馬
中国		広島 山口宇部	岡山 鳥取 出雲 石見 隠岐	美保(米子) 岡南 広島西
四国		高松 松山 高知		徳島
九州		福岡 北九州 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島	佐賀 対馬 宮崎 福江 上五島 小値賀 種子島 屋久島 奄美 喜界 徳之島 沖永良部 与論	枕崎
沖縄		那覇	粟国 慶良間 久米島 南大東 北大東 伊江島 宮古 下地島 多良間 石垣 波照間 与那国	

出所:全日空広報室編(1995)『エアラインハンドブックQ&A100』巻末資料および
運輸省航空局ホームページ http://www.motnet.go.jp/info/j26_h.htmより作成

表2 国内定期航空の輸送実績上位50路線 1997(平成9)年

順位	路線	旅客数(人)	座席利用率(%)	順位	路線	旅客数(人)	座席利用率(%)
1	東京～札幌	8,127,341	68.1	26	大阪～福岡	896,700	65.3
2	東京～福岡	6,748,564	66.9	27	大阪～仙台	797,006	70.3
3	東京～那覇	3,011,463	71.5	28	大阪～那覇	796,043	66.5
4	東京～大阪	2,585,034	72.3	29	東京～旭川	791,321	60.2
5	東京～鹿児島	1,904,503	60.2	30	関西～福岡	785,127	57.6
6	東京～小松	1,768,561	65.7	31	大阪～宮崎	784,450	63.1
7	東京～広島	1,738,906	69.4	32	東京～徳島	775,408	64.6
8	東京～関西	1,675,813	66.3	33	東京～高知	756,114	66.4
9	関西～札幌	1,642,027	60.6	34	関西～那覇	755,152	56.1
10	東京～長崎	1,542,253	63.3	35	大阪～熊本	722,774	66.7
11	東京～熊本	1,460,076	65.5	36	大阪～長崎	681,621	56.7
12	東京～函館	1,446,330	62.6	37	仙台～札幌	673,355	53.6
13	名古屋～札幌	1,291,970	64.2	38	鹿児島～福岡	667,247	56.6
14	東京～宮崎	1,248,306	59.7	39	那覇～宮古	650,422	64.5
15	東京～松山	1,228,202	72.0	40	福岡～宮崎	639,427	57.1
16	東京～大分	1,197,224	59.6	41	大阪～高知	626,726	68.2
17	名古屋～福岡	1,193,274	58.5	42	東京～山口宇部	626,005	70.4
18	大阪～鹿児島	1,127,617	64.5	43	名古屋～那覇	621,767	52.1
19	東京～高松	1,094,735	66.5	44	大阪～松山	618,433	76.1
20	福岡～那覇	1,085,244	59.8	45	福岡～札幌	541,543	69.6
21	大阪～札幌	954,086	71.2	46	東京～釧路	524,213	55.9
22	大阪～福岡	896,700	65.3	47	大阪～大分	516,241	59.2
23	東京～秋田	865,260	58.3	48	東京～女満別	488,912	54.1
24	那覇～石垣	847,110	62.5	49	東京～帯広	488,743	58.3
25	東京～富山	817,219	70.8	50	名古屋～鹿児島	439,593	53.7

東京は東京国際空港(羽田)、札幌は新千歳空港

出所:運輸省運輸政策局情報管理部編(1998)『平成9年 航空輸送統計年報』p.(7)
および運輸省ホームページ <http://www.motnet.go.jp/rmthome.htm>より作成

4. 北海道の航空交通による地域間連結

北海道には15の空港があり(図2)、これらを離発着する路線は1997(平成9)年現在83ある。そのうち、本州などの道外の空港と結ぶ路線が73、北海道内の空港間を結ぶ路線が10である。北海道における航空交通は、人々の生活と産業の発展になくはならないものとして発達してきた。とくに道外路線は充実し、北海道各地の空港が本州各地と連結されている。また、道内路線はいずれも札幌が中心となって運航されており、新千歳空港と丘珠空港が5本ずつの路線をもっている。

1996(平成8)年11月に北海道民が株主となって、北海道国際航空(AIR DO)が設立された。これには、東京など道外の大都市との連結をより一層強化したいというねらいがある。また、1997(平成9)年9月には北海道と日本エアシステムの共同出資によって、北海道エアシステム(HAC)が設立された。不定期路線を運航するHACは、それまで札幌を中心に運航されていた道内路線に対して、函館、釧路、旭川の各都市間を結ぶ路線を設けている。それによって、北海道内の各地域間に新たな流れを起し、構造変化を促そうとする北海道のねらいを知ることができる。

最近の北海道を覆う経済不況にもかかわらず、航空交通を利用した地域経済活性化への働きかけが官民一体となって展開されている。たとえば、新千歳空港を中心とした臨空開発の一つであるFAZ計画や、苫小牧東部地区工業開発などが、北海道開発庁や北海道開発局、北海道庁が中心となって進められている。また、北海道内のスキーやサマーリゾートの開発に航空会社が関与することもあり、そのキャンペーンも盛んに展開されている。これを契機として北海道路線を拡大しようとする動きもある。

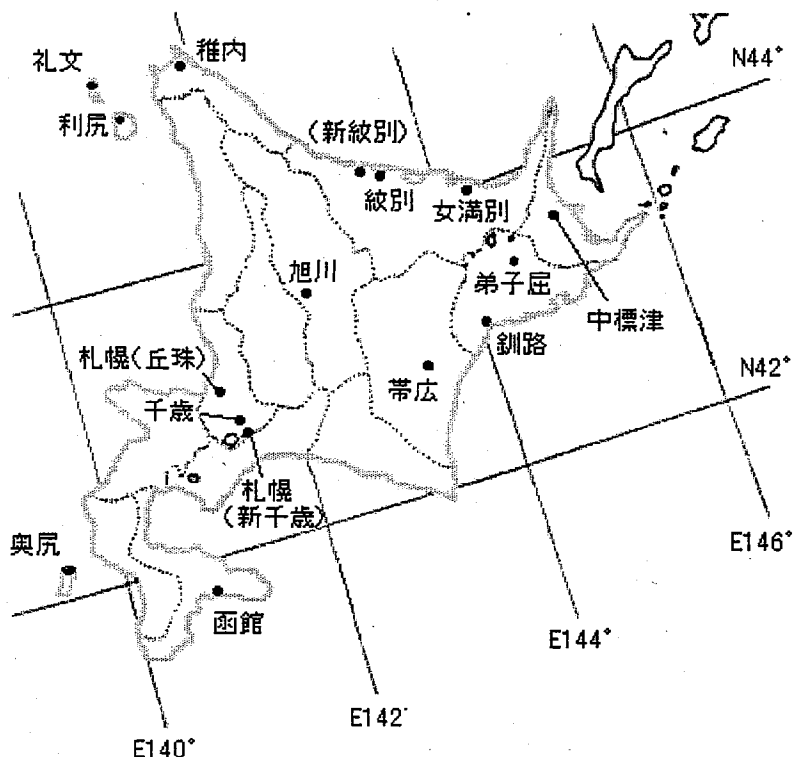


図2 北海道の空港の立地

出所：運輸省航空局ホームページ http://www.motnet.go.jp/info/j26_.htm より作成

北海道においては、航空交通の整備充実なくして今後の発展はありえないと考えられる。経済的制約の中で、空港や路線を中心としたさらなる整備充実が期待される。

5. おわりに

日本の航空交通は長距離高速交通ネットワークの中心的な役割を果たし、現代の人々の生活と生産活動を支える、地域間連結の足としての地位を築いている。その背景には、国策として空港や路線の計画と整備が進められてきたこと、および航空会社が運輸省の主導のもとに発展してきたことがあげられる。しかし最近になって、日本の航空交通は再編の時代を向えることになった。規制緩和の結果である、35年ぶりの新規航空会社の参入や、運賃体系の大幅な変更などによって、航空交通を取り巻く環境は大きく変化している。その中で、航空交通が果たす役割には多様化が求められており、各地域の特性にあった航空交通による地域間連結が展開されている。日本の中心部から遠く離れ、海で隔離された1つの島が道という1つの行政単位を構成している、北海道はその代表である。

広大な大地に広がる北海道では、人々の地域間移動において航空交通が多用される。しかし、現在の道内航空は札幌を中心に運航されており、鉄道も含めて、札幌を基点とした交通システムが確立されている。札幌とその周辺都市では着実に人口が増加しているが、それ以外の地域では人口の減少が続いている。しかも、北海道全体で高い失業率となっている。その背景には、北海道の経済を明治から昭和にかけて支えてきた炭鉱の閉山や北洋

漁業の衰退があると考えられる。首都圏から遠く離れた北海道の各地域において、これまで以上の第2次産業の発展は望めず、都市基盤の弱体化が進んでいるのである。

北海道がこの先もう一度輝きを取り戻すためには、航空を中心とした高速交通ネットワークの利用価値を高め、各地域の空港を基点に道外・道内との地域間連結を充実させていくことが必要となろう。また、変化しつつある日本の航空交通においても、その依存度の高い北海道が今後のあり方を指し示すことができるであろう。北海道という広大な大地では、航空交通による地域間連結が人々の生活と生産活動に大きな影響を与えてきた。現在に至るまでの北海道の発展には航空交通が大きく関与してきたといえよう。航空交通のさらなる発展充実こそが北海道の未来を切り開いていく鍵となるのである。