

航空ネットワーク検討会議（第3回）議事録

日時：平成29年11月21日（火） 10:00～11:40

場所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター 3階 カンファレンスルーム3B

（阿部局長）

本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。事務局を担当いたします北海道総合政策部航空局長の阿部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議は2時間程度とし12時頃の終了を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。本日の委員の出席状況であります。委員12名のうち7名にご出席いただいております。過半数でありますことから会議が成立することを報告いたします（※その後1名到着し、計8名の出席）。

それでは議事に入ります。ここからは石井委員長に進めていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

（石井委員長）

皆さんおはようございます。航空ネットワーク検討会議もいよいよ3回目になりまして、骨子ということで、どんな形で作っていくか本格的な議論になるかと思っております。今日はお出席の人数も少ないのでそれぞれの方から、存分にご意見をいただけるかなと思っておりますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。

早速、議事を進めていきたいと思っております。最初に航空ネットワークに関するビジョン（仮称）の骨子案について事務局からご説明をお願いいたします。

（中島課長）

航空企画担当課長の中島です。よろしくお願い申し上げます。お手元の資料1「航空ネットワークに関するビジョン骨子（案）」をお示しさせていただきました。まず1枚目、A4縦の資料ですが、これについてはビジョンの全体構成について記載をしております。前段としてビジョンの策定趣旨、位置付け、計画期間、ビジョン策定の考え方、それから航空を取り巻く状況や背景について整理し、その後にビジョンのいわゆる肝の部分でありますけれどもネットワークのめざす姿、それから実現のための施策の展開について記載しまして、さらに道内各空港の将来展望についてまとめまして、最後にこのビジョンを推進していくための体制について記載するという構成にしております。

次の2枚目A3のカラーの資料ですが、ビジョンの計画期間である2030年の目指す姿といたしまして、航空ネットワークは経済の発展、それからグローバル化の推進、安心な生活・医療の確保といった役割を担っており、未来を牽引していくという思いを込めまして、めざす姿を「未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現」という大きなタイトルと

言いますか志を掲げて、まずは置いておきます。

それからこのHokkaido型航空ネットワークとはなんぞやということですが、そこに三つのイラストが書いてありますが、世界の成長力を取り込む国際路線、真ん中が利便性の高い道内路線、それから右側に全国をカバーする国内路線というような三つのイメージを示してありまして、まず一つ目の国際路線については、東アジアを超えて世界各地に長距離路線を展開してグローバルに人とモノが往来するダイナミックなネットワーク、それから真ん中の二つ目、道内路線については北海道新幹線札幌開業を見据えまして、道央・道南と道内各エリアを結ぶ路線を展開し、リーズナブルな運賃など利便性の高いネットワークと言ったような道内のネットワークのイメージ、それから三つ目には国内路線ですが、これは道内と全国の主要都市を結んで乗り継ぎを含めて交流人口を拡大させるというきめ細かいネットワークということをイメージして、それぞれを構築していくというように位置付けておきます。

下に行きまして、このめざす姿をどんな視点でということではありますが、五つの視点というのを掲げておきます。一つは新たな人の流れを作るネットワークの形成、それから二つ目に世界へ向けた航空貨物輸送の拡大、それから三つ目に生活と医療を支える路線の維持・確保、それから四つ目に空港の機能強化と利便性向上、こういったことを五つ目にですが地域と一体となった戦略的な空港間連携、当然これには道内7空港の一括民間委託も入ってきますが、空港間を連携して進めていくというような五つの視点でそれぞれ色々な政策を展開していくという発想にしております。

それから1枚めくっていただいて3枚目、これは今申し上げためざす姿の実現に向けた施策レベルに落としたペーパーですが、今説明した5つの視点に立って各施策を展開していくということで、左上からですが、新たな人の流れを作るネットワークの形成ということで、例えば色々な航空のステークホルダーの協働による利用促進モデルの構築、あるいは発着・着地の双方向による利用促進、それから国際線ではやはり新規路線の誘致ですとか東アジア路線を中心とした路線を引っ張って地方空港の利用促進を図っていくということ、それから下に行きまして航空貨物については輸出の強化拡大、輸出拡大に向けた国際路線誘致、それから国内についても小口の貨物輸送の促進ということで輸送システムの構築について少し検討・研究をしていたらどうかというようなことを掲げておきます。

それから、生活医療を支える路線の維持・確保ということで、やはり離島の維持、それから離島ではないですが、代替交通機関に限られる地域の路線の維持ということで、こういった地域の効果的な運航支援制度を検討していくというようなことを掲げておきます。

それから、空港の機能強化と利便性向上ということで、訪日外国人の受入体制の充実・強化ということで、新千歳については国際線ターミナルの拡張、それから地方空港については道管理空港の持続的な管理運営と活性化、これについて検討し取り組んでいくこと、それから交通アクセスの充実については多様な交通モードの連携、利用者本位の空港機能の高度化、これは情報発信についての機能の充実、そして災害時に備えた機能強化ということを項

目としてあげております。

戦略的な空港間連携ということでは、7空港の一括民間委託、そして民間委託をしない空港を含めた13空港全体の連携といったことで、SPCとの協働による航空ネットワーク全体の充実・強化、そして圏域での空港間連携、例えば道北・道東で今、広域観光周遊ルートを取組を進めておられますが、インとアウトの空港を別々にして出と入りで分散させていく、あるいは圏域内、面的に広く捉えた交通アクセスの充実なんかも検討していったらどうかというようなことを掲げております。

そして最後にオレンジ色の枠ですが、これは少し中期的な検討課題ということになりますが、未来志向ということでAIやモノのインターネットとか、あるいは航空機の技術革新、航空業界の規制緩和、こういったこともしっかりと注視しながら北海道の航空の発展に取り組んでいく。それから、一番下ですが、これはこの検討会議の親会議とも関係してきますが、総合交通との関係の中での航空という位置づけも忘れずに、このビジョンの中にも付記することも必要ではないかということで最後に掲げております。以上、資料の説明でございました。

(石井委員長)

続きまして、説明を続けます。北海道交通政策に関する指針(仮称)の策定状況につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

(河内課長)

交通ネットワーク担当課長の河内と申します。交通政策に関する指針の骨子ということで資料2としてお手元にお配りしておりますけれども、これにつきましてはもう一つの小委員会であります総合交通政策検討会議でこれまで検討を進めてきたところでございます。昨日第5回目の会議を開催しまして指針の骨子案についてご議論いただいたところでございます。その内容についてご説明を申し上げます。

まず1番目の策定の趣旨でございます。本道を取り巻く環境変化、人口減少やインバウンドの大幅な増加、あるいは7空港の一括民間委託などの環境の変化を踏まえまして、地域の活性化と北海道の発展を支える総合的な交通ネットワークの形成に向けた基本指針を示すものでございまして、計画期間としましては北海道新幹線の札幌開業が予定されております2030年を見据えた計画としていきたいというふうに考えてございます。2番目の交通ネットワーク形成の方向性につきましては、今調整中でございますが、先程もお話したとおり、2030年を見据えためざす姿などについて、議論を踏まえて整理をしていきたいと考えてございます。3番目の施策の展開方向で四つの柱を設定をしておりますけれども、人流と物流を一体的に捉えた施策の展開方向を整理してございます。

柱の1は、国内外をつなぐということで、グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化ということでございます。北海道新幹線につきましては札幌延伸の早期完成

や、青函共用走行区間の高速化の実現、あるいは札幌開業で大幅な時間短縮によりライフスタイルが劇的に変化するということを踏まえた利活用促進など、それから観光施策と連携した交流人口の拡大では、観光地のスムーズな移動の実現やインバウンドに加えまして道民のアウトバウンドの視点を含めた需要拡大の取組など、それから物流ネットワークの充実・強化として、港湾整備や航空貨物輸送の拡大に向けたインフラ整備、物流関連施設の集積促進では流通加工施設の立地促進などを進めていくものでございます。

柱の2が、道内における移動の円滑化と輸送の効率化ということでございますが、交通機関相互の連携としては鉄道やバス、タクシー、フェリー、航空なども含め連携を強化しまして、乗り換えの利便性向上など交通結節機能の強化、アクセス交通の整備、更には乗り換え案内や運行状況など情報提供機能の充実によりまして、ストレスのないスムーズな移動を実現しようというものでございます。それから高規格幹線道路網の早期形成やインターチェンジの増設などの機能向上、IoTの活用による集荷や配送時の待機時間の解消などサプライチェーンの最適化、自動走行など新技術の活用や、テストコースが道内にたくさんありますので、そうしたものに関しては研究開発拠点の形成などを進めるものでございます。三つ目が地域を支えるということで持続可能なネットワークの構築ということでございますが、市町村のまちづくりと連携いたしまして、持続的で地域に最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進めますとともに、過疎地域等での持続的な物流の確保では、宅配事業所の共同配送や小売事業者の配送網の活用などの連携体制の構築を進めるものでございます。最後に柱の4でございます。防災と人材確保でございますが、災害に強く生産性の高い交通・物流の実現ということで、防災減災対策の強化、国土強靱化といたしまして、近年多発しております台風や大雪、地震、火山噴火などの災害に迅速に対応できる体制づくりや、自然災害による交通障害が発生した際に、昨年も12月に空港での交通障害がありましたけれども、利用者目線に立った代替交通も含めた適切な情報提供・案内や誘導、それから様々なリスクに対応した災害に強い交通ネットワークの形成などを進めるものでございます。また、人材確保と労働環境の改善といたしまして、バスやトラック運転手などの人材確保、長時間労働の抑制といった働きやすい環境づくりなどを進めるものでございます。詳細は後ほど1ページから4ページに施策を整理してございますのでご覧いただきたいと思います。

それから4番目、下の方でございます、重点的な取り組みの視点ということでございますが、当面の2020年度までの3年間で重点的、集中的に取り組む施策を四つの視点でまとめているものでございます。真ん中の囲みに記載してございますけれども、2020年までの時間軸ということでは、東京オリンピック・パラリンピックや白老町で整備されている民族共生象徴空間の開設、あるいは7空港運営の一括民間委託などの動きを見据えますとともに、道のインバウンド500万人目標や道産食品の輸出額1000億円目標の達成などにも貢献できるよう取組を進めていく必要があると考えております。インバウンド加速化では、航空、新幹線、鉄道、クルーズ船の戦略的な取組などで国内外からの観光客など交流人口を拡大する交通を実現していくということでございます。それから右側の国際物流拡大では、航空貨物

の拡大や北極海航路の活用など、本道と国内外をつなぐ物流ネットワークの充実・強化というところでございます。それから左下ですがシームレス交通では、鉄道やバスなど公共交通の連携による利便性の高い移動を実現していく、最後に地域を支える人・モノ輸送では、地域の暮らしや産業を支える輸送の確保として、事業者間の連携により、例えば貨客混載の取組ですとか共同輸送の推進などを進めていくものでございます。

最後に5番目、施策の推進につきましては、道民や荷主、交通事業者など多様な主体の役割分担、連携強化、それからPDCAサイクルによる推進管理、交通を取り巻く情勢変化に対応した柔軟な見直しを掲げてございます。

4番目の重点的な取組の視点につきましても5ページ以降に詳細の資料をつけておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。説明は以上でございます。

(石井委員長)

どうもありがとうございました。今ご説明いただいた北海道交通政策に関する指針が、道内の交通全体に関わる2030年までの方向づけをするものということで、航空ネットワークに関するビジョンはその各論として航空について別記するというような位置づけになるかと思っております。

まずはこの二つのご説明に関しましてご質問等ございましたら受けたいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

(北海道開発局 竹内専門官)

北海道開発局ですけれども、資料1の北海道の道内ネットワークの活性化という部分ですけれども、現実に進める場合、エアラインの方にお伺いしたいのですが、他の交通モードの関係ですとか、値段設定に対してどのくらい需要が張り付くとか、搭乗率の問題だと思っておりますけれども、その場合やはり路線拡充とか便数を増やす場合には、値段設定に対してどれだけの搭乗率が確保できるかとか、その辺が問題になってくるのでしょうか。

(石井委員長)

今のはむしろ意見、議論に関わるお話になるかと思っておりますので、後ほどお聞きいただければと思います。他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。疑問点等あればまたその折にご発言いただければと思います。いずれにしても全体としては、それなりに明るい未来を目指すというような方向性を打ち出しておりますけれども、現実には様々な問題を解決しながら、なおかつ人口減少社会の中できちんと交通体系をどう維持強化していくかというようなことが北海道の交通全体の課題という認識で、大胆に言うと全体の再構築というようなことも想定しながらそれぞれやって行くということになるかということで、航空ネットワークに関してはその意味で言うと、新たな可能性、期待というものをどう実現するかというようなことにも一定の重点を置いた議論にこれまでもなってきたかなと思っております。

それでは早速、議事3の意見交換に入らせていただきます。本日の航空ネットワークに関するビジョン（仮称）の骨子案を示していただいておりますけれども、これまでの検討会議の議論を踏まえてビジョンの構成と目指す姿、その実現に向けた施策というところについて事務局でまとめていただいたものになります。いずれにしてもこの骨子案をたたき台としまして素案というものを作成し成案に持っていくというような流れになりますので、どういった内容を盛り込むか様々な観点でご意見をいただければと思います。

今日は青山委員からご発言をお願いしてもよろしいでしょうか

（青山委員）

フジドリームエアラインズの青山でございます。よろしく申し上げます。私どもは本当に小型の飛行機を使ってチャーター便と定期便を運航する中で、大手の航空会社の皆さんあるいは LCC の皆さんとは違うネットワークの構築が、この小型の飛行機ということのできるのではないかと考えています。当然大きなパイプは作れませんので、逆に細いパイプと言いますか、小さいパイプでも確実に必要とされる、道内の航空ネットワークもそうですし、あるいは今、有人国境なんかで脚光を浴びています離島。北海道では利尻、奥尻とかそういった対象になっている島の空港がありますし、そういったところの活用という部分で私どもがお手伝いできることがあるのではないかと考えています。

そういった中で私どもが北海道、特に定期便もチャーター便もですが、定期便では丘珠に飛んでいたりする中で、一番の課題は夏と冬の需要の格差と冬のネットワークの維持と申しますか、空港が除雪の関係ですとか天候に左右されて、昨年ですと新千歳でも非常に大変な時期がありましたが、そういった部分をどうカバーしていくのか。それは当然航空会社だけでどうにかなるものではなく、天候の問題ですので人間がなんとかという部分でもないのかもしれないのですが、そんな中でもできるだけ対応と言いますか準備をしていく。そういった中で夏と冬の需要の格差と申しますか、逆に言いますと冬の需要をどう維持していくのか、観光あるいはそれ以外もあるのかもしれませんが、まだまだ工夫する余地があるのではないかと考えております。私どもも例えばチャーター便でいいますと、沖縄の方や南に飛ばしていたのですが、今回2月の時期に雪まつりとかに合わせて、当然新千歳も大変混雑しているということで、10日間ほど旭川の方に飛行機を飛ばそうとしています。そういった中で冬も雪の影響をできるだけ最小限に抑えながら取り組んでいくことでまた違う組み合わせができるのかなど。特に私どもが課題として感じていますのは、冬の時期の対応をどうしていくか、これは関係の皆さんと一緒に知恵を出し合っただけ影響が最小限に、あるいはリスクを抑えて、あるいは代替の案を考えながらというのが必要ではないかと考えております。以上になります。

（石井委員長）

ありがとうございます。先ほど国交省の竹内さんから質問があったんですけれども、例え

ばF D Aさんの場合、料金とか搭乗率の考え方はだいぶ路線によっても違うんでしょうけれども、どんな感じで道内を見て路線の改廃を決められているのかというあたりはいかがでしょうか。差し支えない範囲でお願いします。

(青山委員)

私どもは本当に小さな航空会社なので、なかなか参考になる意見にならないかもしれませんが、メインで使っています機材が84人乗りと小さな飛行機ですので搭乗率は当然高めを設定せざるを得ないという事情があります。小さい飛行機だからと言いましてコストがそれだけ小さくなるかと言うとそんなことはなくて、おそらく2倍くらいのキャパシティの航空機と比べてもいいところ費用が7割ぐらいといったレベルかと思っておりますので、搭乗率は社内的にはだいたいおよそ7割ぐらいを目標にしています。そんな中でコスト等を勘案して運賃を決めていくということをやっています。なかなか乗り出しと言いますか最初のところはそこに到達しないので、色々なサポートを受けながらというのが理想ではあるんですが、その辺りは私どもがもっともっと努力をしないといけないところもあるかと思っておりますので、だいたい私どもの場合は7割ぐらいを目標にしています。

(石井委員長)

ありがとうございました。そうしましたら続きまして遠藤委員お願いいたします。

(遠藤委員)

ピーチ・アビエーションの遠藤でございます。今回骨子案として示された内容について、全体としては非常に色々なメッシュで今後10年にわたる北海道の交通の中での航空ネットワークに関するビジョンということで、必要な項目はカバーされて言及があるのかなと思っております。一方で、じゃあどうすればいいのかというのは私も考えを持ちきれていないのですが、北海道だから特別だということばかりがあるわけではなく、おそらく日本の国全体に関わる課題あるいは目標といったところで多く共通点もあると思う一方で、北海道ならではの強みをいかに再認識してそこを伸ばしていくか、こういったところでその強みに特化した何か目標あるいはビジョンといったところをさらに付け加えていけると、よりよいビジョンとなっていくのではないかと思っております。もちろん多くの課題というのは北海道の置かれている環境の中であらうかと思うのですが、一方で他の日本の地域にはない、あるいは日本の他の地域の中よりもさらに強さを持っている要素が北海道にはあると思っております。前回、前々回の議論の中でも、私見として申し述べたところと言えば、今、道央に非常に多くの需要が集中しているというところがありますが、絶対数で言えば、まだまだ道央圏に対する需要というのはまだ潜在していて顕在化してない部分が多々あると思っております。今年度、千歳の発着枠の増枠がございましたが、ここは非常に大きな進歩だと思いますが、これをさらに伸ばしていけるような中長期にわたる取組などで、北海道全体に

対するゲートウェイとしての機能の更なる強化といったところはあってもいいのかなという風に思います。

それからちょうど 7 空港の一括民間委託の取組が進められているわけですが、空港が単に民営化すれば物事全て良くなるというわけではないんですが、これをうまく活用していくことによって、13 空港中の基幹となる 7 空港をトリガーと言いますか契機にしながら道央圏以外も含めた誘客の強化というところに努めていけるのかなというふうにも考えております。私どもはLCCという業態の中でいえば、低価格というところを需要の起爆剤としながら新規需要を連れてくるという強みを持っているわけですが、手前どもの話で恐縮ではありますが、昨年秋に来年度千歳以外の地点への就航だとか、あるいは千歳からの国際線を含むさらなる路線展開だとか、こういったところを来年度以降やっていきますというところを発表しておりますが、これを着実に実行していくことで今までのフルサービスの大手航空会社さん、あるいはそれ以外のセクターでは成し得なかったところを、本邦航空会社の一角としてやっていくことで、国内外からの北海道への誘客を着実に図って行きたいと考えております。それを支えていただけるような航空に関する各種政策が拡充していくことを切に願っているところでございます。

(石井委員長)

ありがとうございました。同じく追加質問で、さっきの路線の話を少しお願いします。

(遠藤委員)

事業的に申しますと、大手さんあるいは小型航空機の会社さんよりも利用率としてのブレイクイーブンポイントは高めかなと思っておりまして、70%後半もしくは 8 割ぐらいというふうに考えております。ただこれも環境とかが変わりますと多少上下することはあるんですが、飛ばし始めて 3、4 年ぐらいというのは、乱暴に言えば飛ばせばある程度お客様が付いてくる、新規需要が付いてくるような路線を多く飛ばしていたんですが、事業も 5、6 年度目ぐらいに入りまして、これから先は単に飛ばせばお客様が付いてくるというところはほぼ無いと思っていて、では何が必要かと言いますと、私どもは関西が拠点になりますが、関西そして就航先の自治体さんであったり、観光を促進していく各種組織の方々との連携をきちんとやって、有効な誘客のためのマーケティング施策、プロモーション等を持続的にやっていく。これをきちんとやらないとお客様が付いてこないという認識がございまして、それらをしっかりとやることを前提に 8 割程度以上の利用率があれば路線としての存続が可能になるかなと考えております。

(石井委員長)

ありがとうございます。続きまして宮坂委員お願いします。

(宮坂委員長)

全日空の宮坂でございます。全体的に何となく明るい、言葉を選ばずに言わせていただくとどれもこれもというふうに見えるかなと思います。先ほどご説明の中にもあったとおり、2030年に北海道の人口がどういう状況になっているのかとかも考えると、少し厳しい部分も正直言ってちょっとあるかなと感じるところです。特に前からお話をさせていただいたかと思いますが、こちらの細かく書いてあるほうに、共通のところで発地・着地の双方向による利用促進というところがあるかと思いますが、まさにこの辺は個人的にも大変重要だと思う中で、人口減少が進むとなかなかこちらから出て行く人数なんかも更に工夫をしていかないといけないのではないかなというふうに思うと、たくさん路線を充実させるのは結構なんですけれども、なかなか実態が伴っていない、あるいはお金も含めた工夫をもっとしていかなければいけないんじゃないかと考えるところでございます。

それから、航空貨物のところで、道外地域から新千歳空港経由での輸出の推進ということで少し思うところは、別の資料で人・モノ両方ということもあったと思うんですけれども、地方路線や地方と道外を結ぶ路線の維持拡大をしていくひとつのツールとして、人だけではなくモノもあるかなと思いますと、ひょっとしたら新千歳空港で出入りすることでカチッカチッとカウントが、道産品の1000億円に向けてのカウントがそこでしかできないということなのかもしれないんですけれども、北海道内の地方路線からさらに道外の路線の充実をしていくためには、物流のモノを乗せるというところの工夫というか重要性も一つあるかなと思いました。それとこれは質問かもしれないんですけれども、1枚目のところで、北海道新幹線の札幌開業を見据えて、道央からのネットワークということだったらなんとなく分かる気がするのですが、道央と道南となっていて、それは北海道の玄関口を札幌と函館というよう2拠点にしていこうということでしょうか。

(石井委員長)

これは、見据えてだから、まだ開業してないことを前提にしているから道南も入っている。そういう理解だと思います。

(宮坂委員)

2030年に開業するまでの間、函館までしかまだ来てないからということですか。よく分かりました。

(石井委員長)

同じ質問をずっと続けているので、難しい部分があると思いますが、少しだけお願いします。

(宮坂委員)

道内路線ということでしょうか。道内路線のブレイクイーブンポイントがどの辺かという数字を持ち合わせていないのですが、確かにパイロット二人で、乗られるお客様の数が多ければ、先ほどF D Aさんやピーチさんがおっしゃったより多少はブレイクイーブンポイントが低い部分もあるかなと思います、やはり搭乗率と運賃両面で収益がきちんと上がる、収益性があるということが最終的な条件ではないかと思います。

(石井委員長)

ありがとうございます。では若松委員お願いします。

(若松委員)

日本航空若松でございます。今日はよろしく申し上げます。もうすでにエアラインとしての意見は3社さんで皆さんお話しいただいていると思っていますし、その通りだと思っています。まず、ご質問を皆さんにいただいているブレイクイーブンポイントのところからお話をすると、私も宮坂さんと一緒に特に具体的な数字は持ち合わせていないんですけれども、会社ごとにそれぞれ経営のあり方とか、もしくは経営のスリム化の度合いなど色々背景もあって違うとは思いますが、そうは言ってもまさに先ほど宮坂さんがおっしゃったようにパイロットの確保の問題だとか、そこは他の航空会社さんも含めて昨今パイロットの確保の問題というのは大きな問題になっていますけれども、イコールこれはコストに跳ね上がってきている部分も当然ありますので、そういう意味では少しずつブレイクイーブンポイントは上昇しているとは言い過ぎかもしれませんが、搭乗率が低くても収益が確保できるというそういう状況には無くなってきているというのがトレンドだと思っています。そういう中で、全般的に今回まとめていただいた資料について申し上げますと、非常によくまとまっているなど。課題なりめざす姿が非常に網羅的に書かれていてすごくいいなと思っている反面、やはり例えば骨子がまさに骨で、横長のA3の施策が肉だとすると、その肉を構成していく血管や細胞みたいなもう少し細かいところをきちんと詰めないと、肉が肉にならないなという印象を持ちました。例えば今のブレイクイーブンポイントの絡みで言えば、それなりに需要がないと路線は新たに開設もできないですし増便もできないけれども、例えばこのA4横長の施策の航空ネットワークの充実・強化で、まさに道内ネットワークの充実というのが大きく書かれてあって、休止路線の再開とか複便化と括弧書で書いてあったりしますけれども、そんな簡単になかなかいかないなというのがありますし、先ほど中島課長のご説明でも、その一つ前のページに未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現と大きく書いてあるペーパーの利便性の高い道内路線というところをご説明いただくときに、リーズナブルな運賃という単語も出てきましたけれども、リーズナブルな運賃を設定するのもなかなか航空会社だけの努力では今申し上げたように難しいところもあって、リーズナブルな運賃を設定するのは良いんですけれども、設定して収益を出すというのは非常に難しい。ここをどのように行政と航空会社、それから各地域の自治

体それから地元の経済界、こういったところを三位一体とか四位一体ぐらいのイメージでいかに一致団結して取り組んでいくかというところがきちんと実現していかないと、この紙が、ただ字が書いてあるだけになってしまうのではないかと思います。後はもう一つ需要というところで言うと、確かに運賃を設定するとか休止路線の再開とか色々あるんですけども、一方でそんなにもものすごい人流、人の流動が常に期待できるというわけでもない中で、例えばこの会議は航空ネットワーク検討会議ではありますけれども、道内交通とういこと言うとJRさんも非常に重要な交通モードでありまして、JRさんの需要とのコンフリクトというのもきちんと考えていかないと、航空のことばかり考えていても道内の交通全体、ネットワーク、こういったものを維持していったり、ひいてはその結果として地域活性化というところがうまくいかないのではないかと思います。自分の頭の中で策はないんですけども、そういうコンフリクトをいかに避けながら肉付けしていくのかなというところがすごく大事だなと思っている次第です。

最後になりますけれども、航空会社は基本的にどの航空会社も赤字になるということはいできない、路線を赤字にするということはいできないんです。それはやはり営利企業ですし、株主の方もいらっしゃいますし、簡単に、赤字路線もあるけれども黒字路線もあるから全体で黒字になればいいやという経営は、もう昔のビジネスモデルとかスタイルであって、今やそういうことはなかなかできないです。ただ、赤字でなければとやうと言いき過ぎかもしれませんが、地域にきちんと貢献していきたいという思いは恐らくどのエアラインもみんな思っていて、それは弊社もそうですし、全日空さんもそうですし、どの航空会社さんもそれぞれその思いを少しずつ形に表して事業運営している状況なので、そういった意味ではエアラインがリスクを背負って便を再開したりリーズナブルな運賃を設定したりという一人リスクにならないようにさえしていただけるような仕組みがきちんと構築できれば、思いはみんな一緒、航空会社としての地域を活性化したいという思いはみんな一緒なのでそこを形にしていけるように我々も頑張っていきたいと思っています。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。先ほどJRとのコンフリクトということでご発言がございましたけれども、最初に私の方では再構築という言い方をしたと思うんですけども、要は今あるものが永遠に不滅だという前提はあまり持たない方が良いのではないかとという意味で、むしろ最適なモードをどう再構築するかという視点が必要ではないかということで、JRさんは、例えば旭川-網走、名寄-稚内というのは単独では維持できないとおっしゃっていて、その2路線で80億赤字が出ておりますから、むしろ航空で担うということの可能性を考えて、資金の有効活用みたいなことも、頭の中では出てきて現実的にどういう時間なり政策で、もし政策的に動かすとしたらどうするかというようなことで、そういうあたりはむしろ積極的な意味合いでいろんなあり方を我々サイドでも考えて提案して、必要な政策提言に繋げるというような議論を残された時間でしていった方が良くと思います。どうもありが

とうございます。

あと最後に、一人リスクにならないというところもある意味ではこの施策を具体的にやるために何が必要かというような議論をもう少し深めていくということになると思いますので、その辺りはまた多分次回とかそれぞれの皆さんのご意見を出していただいで、できるだけ具体的な提言が盛り込めるものは盛り込んで行きたいというふうに思っています。よろしく願いいたします。

橋屋さんお願いします。

(橋屋委員)

観光振興機構 橋屋でございます。前回、前々回と話した意見と少し重複すると思うんですけども、最近にわかに、今皆さんから出た意見も含めてなんですけれども、アウトバウンドの重要性というのを本当に切に考えております。これは前回お話をした、今、機構が取り組んでいる地方都市と連携した誘客促進事業。東名阪以外の対象、今年は8都市、こちらで何もやってこなかった地域であるだけに情報発信すれば伸びしろは多いんだろうということで、今、展開をしているところなんですけれども、当然一般消費者向けのイベントであるとか当地のメディアさんを集めたミーティング等を行いながら情報発信をお願いしているところなんです、各地域の空港会社さんもそうですし、県庁の空港課なるところとのタイアップの話をするわけなんですけれども、その中で相互誘客、相互連携という話が出てきた時に、ちょっとこちらとしてもなかなか「ぜひそうしましょう」というように胸を張って言えないなど。特に直行便が飛んでいる地域、今も見てたんですけども、秋田、富山、小松、岡山、広島、それと福岡もそうですね、午前中に直行便でこちらを出る便というのがほとんど皆無です。これは要するに各ローカル都市から北海道に来てくださいと言うために設定された時間帯ですので、そちらから来てほしいと言うなら、ぜひ北海道からも岡山、広島に来てくださいよと各県庁に言われるんですけども、それって直行便だと初日と最終日は、ただ飛行機に乗って終わりだけの日になってしまいますよね、というようなお話をせざるを得ないというところでした。我々は別に直行便で旅をするということで地方を狙ったわけではなく、経路便、乗り継ぎをもっと市場にPRをしようと。割引率も高い、利便性もある、特に北海道における乗り継ぎの割引と言うのは道内の千歳一極集中を地方に散らす最高の手法だと思っていますし、先ほどJRの話も出ましたけれど、陸路で千歳から、実はこういうチラシを各地域でポップステップ北海道、まさに乗り継ぎをイメージさせる、ワンクッション置く乗り継ぎが、一見不便のように思われるけれど、この写真に出ている芝桜もいいですし、十勝帯広でもいいですし、流氷を見に行こうでもいいんですけど、千歳は直行便が飛んでるから便利だよ、ではそこから流氷を見に行くまでどれくらいかかるのか。経路便は不便のように思えるかもしれないけれども女満別に降り立ったらそこから30分で目に見ることが出来ますよ、というようなことをちゃんと教えていかないと、直行便があるから行くんだ、無いところは行けないっていうふうに今思われてしまっている。JRを

乗り継ぐということに対する違和感なり抵抗感は全く皆さん持っていないんですけれども、飛行機を2区間乗るということに対するまだ苦手意識なのか不安なのかがいっぱいあって、一度してもらえばむしろ優越感さえ覚える。何でしょう、あの「乗り継ぎの客様は早めにお知らせください」みたいなのを言われると、ちょっと嬉しい気分になったりして、あなたは特別なお客様だからこちらのゲートから外に出なくてスルーでこっちに行ってもらいます、みたいなところで言うと、他のお客様よりもワンランク上にいるような気持ちになってしまう、それはちょっと余談ですけど、知らない人、やったことがない人があまりにも多いんだろうなと思っているところです。そういうところから言えば、今回の資料の中にも乗り継ぎという仕組みを使ったきめ細かいネットワークということも表記されていますので、その部分をもうちょっと強くしていかないと、それとアウトバンドという言葉も出てくるんですけれども、アウトバンドを推奨するには当然こちら側から夕方便で行ってほしいということにはならないので、このこととすぐリンクしてくるなと思っています。

それと最後になりますが、前々回お話をしたように、北海道の旅は一回でいいんだとか4泊5泊で行くところだというふうに思う風潮を変えていかないと、今の路線の維持するところのご質問が先ほど出てきましたけれども、このことはそれに関わってくるのだと思っています。5年間30%の人しか来ていないという話を一番最初の時にさせてもらいましたが、来てない人たちの理由は旅行費用が高いというのと必要な旅行日数がとれないというこれが1位、2位ですという話をしました。3位は北海道に一度行ったことがあるから。これが3位なんです。だから一回行ったらもういいんだというふうに思われている。逆に言うと、かけ足ながらもぐるっと一周したら制覇をしたというふうに思われてしまっているところがあって、一泊二泊できて下さい、その代わり繰り返し何度も、という全体の大きなモードにしていかないと結果的にそこに航空路線の往復が出てくる。道内に落ちるお金よりも航空会社に落ちるお金が大きいかもしれませんが結果的には何度も来てもらって路線が維持できれば総量も増えるという発想に立っていかなければいけないだろうなと。観光的なところが少し僕の立場から言えば見て非常に薄く感じました。物流うんぬんのこともありますけど、そういった気軽に来れる北海道にして行って繰り返しリピートしてもらおうということが航空ネットワークの維持拡大だということももう少し現れてもいいのかなと思ったところは意見として延べさせていただきます。

(石井委員長)

どうもありがとうございました。今の議論の中で経由便の話が出ていて、うまく道外と道内を行き来するという意味では、どう結ぶかという今のご指摘は非常に重要な視点だと思うんですけれども、インバンドで安い5000円ぐらいでどこでもいけるみたいなことを共通でやっておられましたけれども、結構反響なり搭乗率に影響は出ていますでしょうか。もしくはアウトバンドということで、道内から出るときの経由便の優遇みたいなことというのは、あまり制度を知らないんですが、結構あるのか、無いとしたらつくる課題はどんな

ことかということをちょっと教えていただきたい。

(橋屋委員)

委員長、ご質問にはもちろん答えてもらっていいんですけど、僕が意見している経由便というのは海外からのインバウンドに対する国内の乗り継ぎ便というのは全く今の中に入っていないので、それは申し添えておきます。

(若松委員)

日本航空から答えさせていただきます。全日空さんともたまに一緒の値段になっているわけですが、外国人の方に対する道内の航空路線の安い運賃についてはもともとの母数の問題もあるのですが、それを導入してから外国人の方のご利用の率がどれだけ上がったかというものすごい数でして、パーセンテージで言えば100%に近い何百パーセントという増加になっています。ですので、もっと宣伝していけばインバウンドの方にはもっと響いていくのかなという手応えはあると思っています。

もう一つ、道外からの日本人の方の乗り継ぎなんですけれども、これも私どもの宣伝力の不足と言うか無さによるものなのかもしれませんけれども、実は乗り継ぎに関して乗継割引運賃を設定しておりまして、おそらく全日空さんもあると思いますけれども、要は例えば、小松から札幌とか小松から帯広は、小松から道内への直行便はないんですけど、小松ー羽田ー帯広、小松ー羽田ー釧路といった乗り継ぎをご利用いただく方に対しては、単純に二区間の運賃を合算するのではなくて、乗り継いでご利用いただくということで割引をさせていただいて、より利用していただきやすいような運賃設定もあります。運賃を設定するのは航空会社ですけども、設定すると同時にそれをいかにそれぞれの地域の、北海道では道民の方、相手方の県で言えば県民の方に、その運賃の存在をいかに知らしめていって、それぞれの双方向の地域の魅力を発信するというのであれば、その地域の行政の方の力というのはとても大きくて、実際に色々な県の行政の方にご協力いただいて広く発信している地域であればあるほど、その乗継割引運賃の利用率は高いという実態になっていますので、北海道でも上手くもっと展開できればいいなと思っています。

(石井委員長)

補足的なことがあれば。

(宮坂委員)

基本的には一緒です。実を言うと道外から道内に入ってくる外国人のお客様は当社としては数が減っているのですが、それは多分ですけども千歳に直接入られる海外のお客様が多くなっていて、そのお客様が道内便に乗り継ぐ、あるいは道内便の5,400円の特別なチケットか、もしくは海外の切り込み航空券というんですけども、乗り継ぎを最初から予定

されていて国際線の航空券と一体になって扱う国内線の運賃がありますけれども、そちらの方は同じように500%とか、元々の数が小さいのもあって結構な数字で伸びています。

(石井委員長)

ありがとうございます。天野委員お願いします。

(天野委員)

中標津町の天野でございます。よろしくお願ひいたします。私も航空ネットワークのことでお話をしようと思っていまして、橋屋さんがおっしゃったとおり、国内線を乗り継ぐのに、私もこの仕事に就いてからあまり実感していなかったんですけども、最近つくづく本当に乗り継ぎ運賃がとてもリーズナブルな設定を各航空会社でされているなということと、時間的にも例えば中標津空港を出たら、午前中にはある程度、午後1時ぐらいには主要目的地につけるといふ、乗り継ぎを使って行けるといふことが、担当者でありながらやっとな最近、料金・時間そういった部分を実感したということで、そういった意味で言えばお客様なんかはまだまだ知られていないなと思っておりました。中標津空港はANAさんの単独路線でありますけれども、釧路支店さんと一緒になってそういった部分の周知というのは大切だねということで改めて最近認識して、今後一緒にどうやって展開していきましょうかという話をしているところでございました。

この2030年の目指すべき姿とA3資料の真ん中に北海道地図がございまして、まさに道南、道北、道東とエリア別に色分けされているわけですがけれども、中標津空港を見ますと、北海道の東側、日本の最東端にある空港ということで言えば、他の地域からいかにこの地域にお客様を引っ張ってくるかということで、地域経済を何とか回していく、活性化するためには、やはり航空ネットワーク、航空路線、首都圏からの営業というか、この地域の経済の活性化を図っていくという、航空ネットワークも手段にしかないかもしれませんが、そういったパイプをいかにつないでいくか、そして地域経済を活性化させていくかということ非常に重要だと地域として考えているところでございます。

特に、円から外れた右側の地域ですね、こういったところも私どもの空港としては他にはない重要な要素だなど、中標津空港にしかないというエリアをいかに国の政策、北方領土隣接地域としての政策も色々展開されていますので、そういった政策といかに絡んでこの地域を活性化させていくかということ改めてちゃんとやっていかなければならないと思えます。魅力のアップというところを一所懸命考えてはいたんですが、弱点、弱みもたくさん見えてきておりますし実感して参りました。ですから、まだまだ魅力というのは数少ないわけございまして、それだけでは点でしかないの、何とかその数を増やすということも必要ですけども、弱点の克服というのも一步一步、一つ一つやっていかなければならないということを実感しているところでございます。

空港があるという利点を活かして、空港拠点自治体として、この地域に空港があることの

自覚とそのエリアを引っ張っていくんだという自覚は大切だということはこの会議を通じて実感しているというところでございます。特に拠点周遊型の観光に移り変わってきているという意味では、このエリアの拠点となるべく空港周辺の整備をやって、このネットワークとリンクして地域、北海道を盛り上げていきたいと思っております。当然のことながら情報発信というところで、まだまだ日本国内でも知られてない地域でございますので、情報発信というところで頑張っていけばもっともっと伸びしろがある地域であると思っておりますので、期待を込めて頑張っていきたいなと思っております。以上でございます。

(石井委員長)

どうもありがとうございます。続きまして倉富委員からご発言をお願いいたします。

(倉富委員)

日本通運の倉富でございます。よろしくお願いたします。これを拝見した時に事務の方の事務能力の高さに改めて感心を致した次第でございます。我々の意見を非常に簡潔に綺麗にまとめていただいたのではなかろうかと思っております。私の立場からすれば航空貨物輸送の拡大というのが私どものメインテーマということになるんですけども、一つここで話をしておかなければならないと思っているのが、北海道にいる方が必ずしも千歳空港を使って輸出をしようと全員が思っているわけではないということでございます。

企業が物を海外へ運ぼうとする時に、どこの空港を使うのがベストかということをお考えしますので、必ずしも北海道だからといって千歳空港がベストだという考え方を我々のエンドユーザーの皆さんはされないとございまして。そういった意味においても千歳空港で輸出することのメリットをいかに充実させていくか、千歳空港に限って言っているのは非常にあれなんですけれども、個人の考えとしては北海道からの輸出はすべて千歳空港に集約すべきであろうと。外航の便が道内のローカル空港に就航されておまして、そういったお話もたまにお尋ねになったりすることもございまして、基本的には千歳一極で輸出についてはやるべきだというふうには思っております。その上で、千歳空港の機能を強化していくということでは、ここにご掲示いただいた内容については非常にそのとおりで考えております。ただ、一方でS I A C Tだけの機能強化にとどまらず、グランドハンドリング機能と連携して、これは強化というより体制の整備と言った方が表現的には正しいのかもしれませんが、これは対でやっけていかないとおそらくスムーズなオペレーションはできないだろうと思っておりますので、もし許されるならそこも言葉の中に一つ合わせてご記載いただければいいのかなと思っております。

それからこれは質問になるかもしれませんが、2枚目のA3横の未来志向の取り組みへ向けた検討。この中で航空に関する規制緩和などについて関係機関が連携し検討を行うという表現がございまして、非常に漠然と大きな意味でわからなかったのですが、我々が輸送業者として考えるときに、例えば輸出申告の電子化でありますとかいろんな事が進ん

でおります。一方で、衛生証明書であります、ここら辺は旧態依然とした紙ベースの申請、承認書類の取得といったことになっていまして、今後はできるだけ電子化、これはもちろん農水省や厚生労働省が絡んでおりまして、各自治体の商工会議所の方が絡んでおりますので、道だけでできることではありませんので検討ということになると思うんですけども、より具体的に行政としてできるサービス向上というのがあるのではなかろうかと。実は経産省の貿易関連についても電子化がされております。これは経産省のみです。農水省も厚生労働省も一切そういうのはありません。ぜひこういったところについては北海道発ということでそういった情報を発信していただいて、そういったことが日本の輸出力の向上に繋がっていくと思っておりますので、ぜひそういったことは北海道発で情報を国なりいろいろな関係自治体とご協議をいただければ非常にありがたいと思います。以上でございます。

(石井委員長)

今ご質問がありました規制緩和ということで考えておられる部分がございましたらご発言を。

(中島課長)

これはまさにこれから検討しなければいけないですけども、例えば切通委員がおっしゃっているカボタージュのような規制緩和もありますし、身近なところで言いますと例えば今メディカルウイングが丘珠で運航していますが、19人乗りの機体が簡単に言いますとジャンボジェット機と同じぐらいの規制がかかっておりまして、それは例えば5.7トンという基準があって、それ以下の機材であっても5.7トン以上の規制と同じものがかかっている。これはアメリカですと席数で規制がかかっていて、もっと合理的になっている。そうすると規制緩和がされれば冬場でもセスナ機が飛べるとかいろいろな規制緩和のネタがありまして、そんなことをひとつひとつ丁寧に洗い出しできないかと思っております。

(石井委員長)

ありがとうございます。そうしましたら欠席されている切通委員から書面で意見が出ているということでしたので要点についてご報告いただければと思います。

(中島課長)

それでは北海道総合研究調査会の切通委員から、今日欠席ですが意見をいただいておりますので要点を読み上げさせていただきます。

全体的な面については、めざす姿、骨子案について大きく異を唱える部分はありません。しかし、やや踏み込みが弱く感じる部分もあります。例えばカボタージュや運用基準の緩和をはじめとした規制緩和、空港ごとの大胆な目標設定など、具体的に明記はしなくても、何かしら、野心的な政策コントロールを位置づけなければ未来はリードできないと思います。

A 3 横の資料についてですが、2030 年のめざす姿についてという記述がありますが、未来をリードするという意味が抽象的過ぎてやや意味不明な印象を持ちました。例えば、日本やアジアあるいは世界をリードするとか、豊かな北海道を作り上げていくのをけん引するとか、もう少し意味が通じる言葉だと良いと感じました。

それから同じペーパーですけれども、世界の成長力を取り込む国際路線について、「東アジアを超え」という記述があります。これも積極的な取り組みで非常に好感を持つのですが、東アジアがこれまでの主流でこれからも需要の中心であり続ける可能性が高いので、例えば東アジアだけでなくとか、東アジアのみならずと少しだけ文言を配慮したらどうでしょうかという意見です。

それから最後ですが、このペーパーの下の方に五つの視点と書いてあります。「多様な主体の協働」について「地域と一体となった戦略的な空港間連携」とあり、これは縦割りを排除していくという意味で重要だと思うのですが「多様な主体が協働」と「地域と一体となった戦略的な空港間連携」この二つはイコールではなく微妙なズレがあるように感じました。多様な主体が協働して船頭が多くなってしまっただけでは意味がないと感じるところであります、というご意見でございます。

(石井委員長)

ありがとうございました。委員の皆さん全員からご発言をいただきましたけれども、全体として言うと、ひとつは 2030 年に向けてより重点的に成長できる発展の可能性があるところに取り組むことの必要性ということについて何人かからご指摘をいただいたと思います。もう少し厳しい現実感をどう踏まえた形にするのかというようなご指摘も何人かの方からいただいたと思います。いずれにしてもある程度強いところを伸ばして全体の発展を促すというのが、全体として重要な視点ではないかということで、ぜひうまく全体の整理をしていただくということと、昨日の全体の交通政策の会議で、私も意見を言ったんですけれども、現実がすごく厳しいのに明るい方向があるということでもうまく料理できるんですかと。ということで、課題対応をしっかりとやらなければいけないという部分は、いずれ文章になったら当然出てくることだと思うんですけれども、骨格的なところとしても課題対応はきちんと踏まえた部分があって、その上に目標設定型の未来志向のビジョンを描くという、交通整理の問題だけだと思いますけれども、そういうものをきちんとビジョンとしては明確に書き分けて、ステップをちゃんと見えるような形を作っていくことをすると、もう少し現実感のある作りになるかなと感じましたので、この辺はまた事務局と相談しながら再整理をしたいと思います。まだ言い足りないこととか何かございましたら。

青山委員お願いいたします。

(青山委員)

先ほど言い忘れたことが 1 点ございまして、道庁さんでも取り組まれていますけれども、

医療とかそういった面で言いますと、ビジネスジェットとかを含めた小型の飛行機の活用というのが非常に注目されるといいますか重要になってくるのではないかと考えております。私どもは直接ではないですが関連会社でビジネスジェットを2機保有する会社を持っております。これは事業用のビジネスジェットになります。今、ビジネスジェットを使った事業用の免許を持たれている数社で集まって、もっともっと日本の空でビジネスジェットが身近なものになるように取り組んでおります。これは大手の航空会社さんも含めた協会も含んで、いろんな働きかけをする中で、今後、オリンピックであつたり予定されています即位の礼であつたり、あるいはワールドカップラグビーですとか非常に国際的なイベントが日本で目白押しの中で、ビジネスジェットを使った移動がまだまだ日本は遅れてる中、今後急速に整備が必要なのではないかと。この広大な面積の北海道というのはまさしくそのビジネスジェットと親和性が高く、大量輸送とは逆行しますけれど、小型飛行機の活用という部分で。ただ、このビジネスジェットを使われる層というのは決して富裕層に限らずいろんな方が海外で使われていますが、その消費される金額等から考えますと、かなりのお金を地元にもたらしつけていかれるということを勘案しますと、まだまだ北海道はいろんな可能性があるのでないかと。最近、小型の飛行機というのがいろんなところでニュースに出てきていますが、そういったものと合わせて道内の航空ネットワークの補完的な意味でそういったビジネスジェットを含めた小型機の活用というのもぜひご検討いただければ、ますます利用者の方の利便性は高まっていくのではなからうかと考えています。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。当面オリンピック対応というようなことでいろんなニーズが出てくるのではないかとということと、道内でも構想のあるIRのようなものとの対応ということでもいろんな関係性が出てくるということですし、当然インバウンドの階層をどう広げるかとか流動性をどう高めていくかということでも今のご指摘は一定の検討すべき課題かなと思います。どうもありがとうございました。他にはよろしいですか。

遠藤委員お願いします。

(遠藤委員)

先ほどはエンジンがかかっていなかったもので、あと二つだけ言い足させていただきたいのですが、航空ネットワークの更に上の交通政策に関するところでは若干言及していただいているところですが、先ほども何人かの方からも意見がありましたが、航空に関連する業界における人材の育成確保の重要性というところは、おそらくほぼ全員、認識が違わないところかなと思っておりまして、航空会社そのものもそうですし、空港で色々な業務に携わる専門会社を含めまして、航空ネットワークの拡充を図るにあたっては、人材の育成確保は欠かせない非常に重要な要素だと思いますので、可能であれば盛り込んで、かつ具体的な取組をしていただければ大変ありがたいかなと考えております。これが一点です。

もう一点は航空ネットワークビジョンのめざす姿のところで書かれてまとめられている内容があって各種施策があるわけですが、これらを展開することによってどのレベルのどういったものをもって達成とみなすかというところに、あまり具体的な言及がないのかなと思ってまして、ここに書かれている事が一つ一つきっちりと実行され実現していけば、それは良いことになっていくと思うのですが、今少し引いて見た場合に日本が抱えている大きな課題の一つは人口減というところだと思ってまして、この北海道の航空ネットワークが様々な切り口で拡充することによって人口減が食い止められる、それくらいの経済効果をもたらす得るようなものがあるのではないかなど。この航空の拡充というのはポテンシャルがあると思っております。やはり、例えば北海道の中でも道央に人が集中してしまう、なぜ道央以外のところからは、人がどうしても抜けていってしまうのか。そこは例えば道内あるいは道外とのアクセスの不便さだったり、それに紐づいての生活上のしづらさみたいなのも一因ではあるのかなと考えます中では、航空ネットワークの拡充というところで究極的には北海道の人口が増加に転ずる、それくらいのところまでを視野に入れて、ではそのためには何が求められる施策なのかというところもあると非常に素晴らしいものになるかなと思います。以上2点でございました。

(石井委員長)

ありがとうございます。前段はそのとおりでございます。後段の人口減少を食い止める目標というのは多分厳しい部分がございますので、ただ、ある程度具体的な目標を設定してこのビジョンを作るのかという部分はぜひ必要なことでございますので、そこら辺は次回に向けて議論させていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。委員の方から他には。

若松委員お願いします。

(若松委員)

私も一つだけ申し忘れたものがあるのですが、まさにこの週末で雪景色になっているんですがこの施策の中の観光情報もそうですが、大雪など緊急時の情報を発信するインフォメーション機能の充実というのを掲げていただいている本当に大切だと思います。日本の中でも、東北も一部あるのかもしれませんが、北海道独特の課題だと思ってますし、初回だったかどなたか忘れてしまいましたけれど、委員の方から今年のクリスマスの時期の外国人の方の酷い状況を見るとMICEも含めてそういう外国人の方の誘致に水を差すようなそういう形になった出来事だったというご発言があったやに記憶があります。

まさにこの週末で本当にあの時の事がトラウマのように思い浮かぶわけですけども、思うに外国人の方というか、空港に行ってしまうと、そこで初めて欠航だったりというのを知って、その状況になるとJRさんも止まっていて、空港に行ってしまうとどうしようもなくなってしまうというところがあります。私どもも東京では、北海道で言うと大雪でもな

いレベルでも、積雪2、3センチでもやたら欠航したり電車が止まったりするんですけれども、なるべくそういう状況になる時には空港に行かないように、浜松町、品川、日暮里とか公共の交通機関のスタートポイントと言うか、そこにスタッフを配置して「今こういう状況ですから空港に行かないで」と止めたりもするような活動をしているんですね。なので、例えばJR札幌駅の快速エアポートの何時発というところの近くにインフォメーションのモニターを設けるとか、とにかくイレギュラーがあったときにまず空港に行ってみようとならないようなインフォメーション機能の充実のあり方みたいなのがないと良いかなと。直接この施策の内容に盛り込む話ではないのかもしれませんが、この場を逃すとこの意見を言えるタイミングがないので言わせていただきました。

(石井委員長)

どこまで具体的に書き込むかということに関わる話だと思いますが、いずれにしてもご主旨は十分踏まえた対応ということで考えていきます。

(阿部局長)

今の若松委員からの新千歳空港の出発便の情報を空港に行く前に何とか周知することができないかということでございます。新千歳空港の法定協議会あるいはCABさん、空ビルさんが精力的にご検討いただいた中で、実は12月1日に運用稼働ということになりますけれども、JR札幌駅の西口周辺、具体的に申し上げますと北海道札幌観光案内所、あるいはJRの総合案内所がある所ですけれども、そこで出発便の運航情報を流すことにしています。空港の中では2時間先ぐらいの情報を流していますが、札幌駅から空港まで行くという時間を踏まえて、1時間から3時間先の情報を流すという取組でございます。国内線、国際線を含めてということで、取り急ぎ西口改札口の周辺で今年度置きますけれども、改めて東口あるいは違う出口の方はどうするんだということも検討を進めることにしているところであります。

(石井委員長)

それでは他に追加意見はよろしゅうございますでしょうか。参与機関の皆様の中でご発言のある方がおられればお願いしたいと思いますが、いかがでございましょう。よろしいでしょうか。

ひとしきり意見交換をいただきまして、骨格に関わることから具体的な対応策に関わることまで種々ご意見をいただいたかと思えます。今日のご意見もこれからさらに肉付けしてビジョン原案につなげていくという格好になるかと思っております。いずれにしましても次回の会議でビジョン原案について議論させていただくということになるかと思えますのでよろしくお願いたします。

だいぶんいろんなご意見をいただきながら骨格までこぎつけて、北海道において航空ネ

ネットワークをより成長性、戦略性の高いものとして何とか位置づけて、2030年に向けた取組に、ある程度具体的な方向の肉付けをするというようなことで、だいぶ骨格が見えてまいったと思いますけれども、さらに具体的な施策等について委員の皆さんのご提案をいただいて、より良い内容にさせていただきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

少し早いのですが、事務局の方に進行をお返ししたいと思います。

(阿部局長)

長時間にわたりましてご議論いただきありがとうございます。次回検討会議は12月下旬に開催したいと考えており、日程等詳細につきましては改めてご案内させていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。