

平成 29 年度第 1 回航空ネットワーク検討会議 議事録

日時：平成 29 年 6 月 16 日（金）

13 時 00 分～15 時 00 分

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 3C

（中島航空企画担当課長）

ただいまから、平成 29 年度第 1 回航空ネットワーク検討会議を開催いたします。私は冒頭、進行を務めさせていただきます、北海道航空局の中島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会にあたりまして、交通企画監の黒田より一言ご挨拶を申し上げます。

（黒田交通企画監）

交通企画監の黒田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。航空ネットワーク検討会議の開催にあたりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

委員並びに参与の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、本日の会議にお集まりをいただきましてありがとうございます。日頃から本道の航空行政にご協力を賜りまして、改めてお礼を申し上げる次第でございます。

この検討会議につきましては、去る 5 月 31 日に北海道運輸交通審議会が開催されまして、そこで、まだ仮称ではございますけれども「航空ネットワークに関するビジョン」ということで高橋知事からの諮問を受けて、小委員会として設置されたということでございます。

皆様方、委員のご就任にご快諾をいただきまして、改めてお礼申し上げます。

ご承知のとおり本道の航空ネットワークについては、外国人観光局の急増、航空需要の増加ということもございますし、LCCの就航ということもございます。また、道内おける空港運営の民間委託など、こういった動きがまさに同時並行で動いているということだと思います。数値を見ましても、昨年度、道内空港を利用された国際線利用者は 305 万人と過去最高を記録しているということもございます。5 年前の平成 23 年度の 98 万人と比較すると 3 倍以上ということもございます。また、国内線を利用されるお客様についても、同じく平成 23 年度比で 22%増、2,424 万人となっております。まさに本道の交通ネットワークに占める航空ネットワークの重要性というのは非常に高まってきていると思います。

一方、そうした変化を前にして、急増する航空需要を受け入れるための体制整備を急いで進めていかなければならないと思います。また、離島路線など、道民の皆様暮らしですとか、地域経済の活性化といった面で不可欠な路線の維持について、しっかりと守っていく、あるいは広げていくことが喫緊の課題になっていると思います。

そういった中、現在急ピッチで道内 7 空港の一括民間委託が進められているということ

で、航空ネットワークの拡充に向けて、航空事業者の方々はもとより、経済界、自治体も含めて、関係者が一体となって、こういった取組について連携を深めながら進めていくことが非常に重要だということでございます。

道といたしましては、今年度、新たに策定するビジョンに基づいて、本道における航空ネットワークのあるべき姿と、その実現に向けた具体的方策を示し、その上で、各取組を関係者の皆様方としっかりと連携して進めて参りたいと考えている次第でございます。

委員及び参与の皆様におかれましては、大変お忙しい中、回数も多く時間も長い会議ではございますけれども、様々な視点からご審議を賜りますようお願い申し上げ、開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

(中島航空企画担当課長)

本日は第1回目の会議ということでございますので、委員並びに参与の皆様をご紹介いたしたいと思っております。

最初に、北海道大学公共政策大学院 特任教授の石井 吉春 委員でございます。

続きまして、日本航空株式会社 北海道地区副支配人の若松 務 委員でございます。

全日本空輸株式会社 北海道支社 副支社長の宮坂 純子 委員でございます。

ピーチ・アビエーション株式会社 執行役員 経営企画室長の遠藤 哲 委員でございます。

株式会社フジドリームエアラインズ チャーター事業部長の青山 修一 委員でございます。

日本通運株式会社 札幌航空支店長の倉富 安生 委員でございます。

続きまして、北海道地区レンタカー協会連合会 会長の佐藤 譲 委員でございます。

公益社団法人 北海道観光振興機構 誘客推進事業部広報・国内プロモーショングループ 担当部長の橋屋 哲 委員でございます。

ひがし北海道観光事業開発協議会 事務局長の野竹 鉄蔵 委員でございます。

一般社団法人 北海道総合研究調査会 調査部次長の切通 堅太郎 委員でございます。

紋別市 観光交流推進室 交流・空港担当参事の黒木 主税 委員でございます。

中標津町 経済部空港対策室長の天野 英典 委員でございます。

委員の皆様には予め辞令書をお配りさせていただいております。どうぞよろしくお願いたします。

続きまして、本日ご出席いただいております、北海道運輸交通審議会の参与の皆様をご紹介いたします。本日は皆様、代理でのご出席となっております。

国土交通省北海道運輸局 交通政策部消費者行政・情報課長の矢萩 均 様でございます。

国土交通省北海道開発局 港湾空港部 空港・防災課港湾技術専門官の竹内 帆 高様でございます。

国土交通省東京航空局新千歳空港事務所 総務部長の竹内 道久 様でございます。

北海道経済連合会 地域政策グループ 総括部長の湊屋 賢一 様でございます。

一般社団法人北海道商工会議所連合会 政策企画部長の福井 邦幸 様でございます。

最後に、事務局をご紹介いたします。

改めまして、交通企画監の黒田でございます。

航空局長の阿部でございます。

空港運営戦略推進室長の高野でございます。

続きまして、議事に入る前にお手元の配付の資料の確認をさせていただきます。お手元には、議事次第、委員名簿、配席図、それから資料 1 といたしまして北海道運輸交通審議会条例、施行規則、運営要綱、資料 2-1 交通政策に関する新たな指針等の策定について、資料 2-2 航空ネットワーク検討会議の進め方（案）、資料 3 航空ネットワークに関するビジョン策定の論点等たたき台をお配りしております。そして参考資料といたしまして二つ。まず参考資料 1 として、現在の道内空港活性化ビジョンの概要、参考資料 2 は北海道の今の航空を取り巻く状況のデータのものを整理したものをお配りしております。ご確認の程よろしく願いいたします。

それでは早速、議事に入らせていただきます。まず始めに、委員長の選任でございます。

これにつきましては、お手元にお配りしております資料 1 の 3 枚目にこの審議会の運営要領がありまして、その第 3 の規定によりまして、この小委員会の委員長は委員の互選によるということになっております。委員長の選任に当たりまして、委員の皆様からご発言等ございますでしょうか。ご発言等がないようでしたら、事務局から案をお示しさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

事務局といたしましては、北海道運輸交通審議会の会長でもあります石井委員に委員長をお願いしたいと考えておりますけれども、いかがでございましょうか。

(各委員)

異議なし。

(中島課長)

皆様のご賛同をいただいたということでございますので、委員長は石井委員をお願いしたいと存じます、石井委員よろしいでしょうか。

(石井委員)

はい。

(中島課長)

それでは、石井委員長におかれましては、委員長席に移動していただきまして、以降の進行をよろしくお願い申し上げます。

(石井委員長)

ただいま委員長に就任させていただきました石井でございます。あらためましてよろしくお願い申し上げます。

ちょうど北海道の交通はいろいろな意味で大きな転換期にあるのではないかと考えておりますが、その中で広い道内をカバーするという意味で、航空ネットワークの果たす役割は以前にも増して非常に大きいのではないかと考えております。折しも空港経営改革の動きもこれから本格的に動いてくる中で、新たなビジョンを策定するという事でこの小委員会ができたということでございます。

いろいろな課題を踏まえながら前向きに北海道の新たな航空ネットワークをどのように構築すべきか、そのための課題整理、対応等につきましても忌憚のないご意見をぜひ出していただいて、より良いビジョンの作成ということで作業を進めてまいりたいと思います。

皆様のご協力のもとで進めさせていただきたい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。

それでは、議事の二つ目でございます「航空ネットワーク検討会議の進め方について」に入らせていただきます。まず事務局からご説明をお願いしたいと思います。

(阿部航空局長)

あらためまして、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。

この検討会議におきましては、仮称ではありますが「航空ネットワークに関するビジョン」の策定に向けまして、皆様にご審議をいただきますが、始めに、策定の経緯や計画の全体像につきましてご説明いたします。

資料 2-1 をご覧ください。このペーパーは5月31日に開催されました、北海道運輸交通審議会におきまして、知事からの新たなビジョン等の策定に向けた諮問を受け、審議会としての検討の進め方として協議されたものでございます。

最初に、1の策定の趣旨についてでございますが、道では交通政策の基本指針として、平成20年12月に「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を、翌年10月に「北海道の港湾振興ビジョン」を、翌年3月に「道内空港活性化ビジョン」を策定し、総合的な交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてきたところでございます。

この間、人口減少の進行や、北海道新幹線の開業、来道外国人観光客の急増、さらにはJR北海道の事業範囲の見直しや空港経営改革に向けた動きなど、本道の交通を取り巻く環境が大きく変化しております。また、北海道運輸交通審議会に設置されました地域公共交通検討会議がとりまとめた報告書におきまして、「交通政策の新たな指針」を策定すべき旨が示されたことを踏まえ、この度、仮称ではありますが「交通政策に関する指針」、「航空ネットワークに関するビジョン」及び「物流・港湾振興に関するビジョン」の三つの計画を策定するものでございます。

次に2の指針等の位置づけについてであります、それぞれ北海道総合計画の「特定分野別計画」と「施策別計画」に位置づけることとしております。

3の計画期間についてでございますが、平成30年度から北海道新幹線の札幌開業が予定されております平成42年度までの期間を基本といたします。

4の策定の手法についてでございますが、知事の付属機関である北海道運輸交通審議会に諮問され、パブリックコメントなど道民の方々のご意見を踏まえながら、策定を進めることとしており、各計画を審議する場として、この検討会議を含めた小委員会の設置が、審議会で決定されたところでございます。

次に5の策定スケジュールについてでございます、資料2-2、次のページをご覧ください。表の右側に検討のスケジュール案を示しております。まず、本日開催の第1回会議及び次回検討会議におきましては、ビジョン策定に向けた論点につきまして皆様にご議論いただき、その結果を踏まえまして、第3回目に素案、第4回目に原案の、それぞれ事務局案という形で皆様にお示しし、ご議論いただきたいと思いますと考えております。その後、原案につきましては第2回北海道運輸交通審議会でのご審議をいただき、パブリックコメント及び第3回審議会を経て、来年2月頃に答申をいただき、年度内に道として計画を決定したいと考えているところでございます。説明は以上でございます。

(石井委員長)

ありがとうございます。今の説明に関しまして、皆様の方からご質問、ご意見等がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

基本的には全体の計画を見直す中で、航空分野についてこの小委員会で議論させていただくということになるかと思えます。

ご発言がないようであれば、事務局からご説明いただいた内容に沿いまして、今後の検討会議を進めてまいりたいと思えます。

次に、議事の三つ目でございますが、航空ネットワークに関するビジョン、仮称でございますけれども、策定の論点等についてに入らせていただきます。

これにつきましても、まずは事務局からご説明をお願いしたいと思います。

(阿部航空局長)

資料3をご覧ください。仮称ではありますが、航空ネットワークに関するビジョン策定の論点などにつきまして、そのたたき台をご説明いたします。最初に、ビジョン策定の考え方についてでございますが、ビジョンは、北海道における航空ネットワークの目指す姿とその実現に向けた方策を明らかにすることを目的としております。平成22年に策定いたしました「道内空港活性化ビジョン」では、各航空会社における路線の集中化により、道内路線の休止や減便が相次いでいたという当時の状況を踏まえ、主に空港ごとの課題や対応などについて論点を整理いたしました。この度のビジョン策定にあたりましては、道

内 7 空港における空港運営の一括民間委託、乗降客数の増加、特に外国人来道者の急増、LCCの就航、人口減少社会の到来など、北海道の航空を取り巻く大きな環境の変化を踏まえ、航空ネットワーク全体の視点から、国内外の路線の持続的な発展、離島路線の利用促進、LCCやチャーター便による地域活性化、空港機能の拡充、道内空港の運営に係る民間委託の推進、広域での空港間連携などを論点に、委員の皆様にご議論いただきたいと考えております。

資料の 2 枚目をご覧ください。2 枚目からは、各論点の現状や課題につきまして、簡単にまとめております。まず「国内外の路線の持続的な発展」についてでございますが、道内空港における路線の状況につきましては、6 月現在で、国内線は 46 路線、1 日 239 往復運航しており、国際線は 8 つの国や地域に 18 路線、週に 170 往復運航しております。平成 28 年度の空港利用旅客数につきましては、国内線が 2,423 万人、国際線が 304 万人となっており、特に国際線の利用客数の急増が顕著であります。また、平成 27 度の観光入込客数が 5,270 万人、訪日外国人来道者数が 208 万人となっているなど、今後も北海道における航空ネットワークの重要性は、一層高まっていくものと認識いたしております。そうした状況の中、今後の課題といたしましては、東南アジアや欧米・中東などへの戦略的な国際航空路線の誘致、地方空港の国際化、JR やバス、レンタカーと連携し、道内航空ネットワークを活用した広域観光の推進、発地・着地における双方向の連携、道外空港から道内地方空港への訪日外国人の誘客、アウトバウンドの促進、などが挙げられます。

次のページをご覧ください。「離島路線の利用促進」についてでございますが、現在、利尻一丘珠線、6 月から 9 月の季節運航として利尻一新千歳線、奥尻一函館線の 3 路線が運航しております。いずれも、住民にとりまして重要な生活路線であり、地域医療への貢献など公共性が高い路線であると同時に、島の観光産業にとりまして重要な役割を担っており、離島路線の維持確保のために、国・道・関係町が運航費や島民運賃の割引に関する支援を行っております。課題といたしましては、離島の人口減少・高齢化の急速な進行による需要の減少、既存のフェリー航路とのアクセスの改善などが挙げられます。

次に「LCC やチャーター便による地域活性化」についてでございますが、LCC は、6 月現在、国内線で 4 路線 4 社、国際線で 6 路線 7 社が参入しております。チャーター便は、平成 28 年度実績で国内線が 502 便、国外が 624 便となっており、国内線につきましては、ここ数年で急激に増加しております。こうした LCC の参入や国内チャーター便の増加によりまして、新たな航空需要が拡大し、交流人口の増加による地域活性化に寄与しているものと認識しております。今後の課題といたしまして、航空会社、行政、空港、交通事業者などが連携した新たな需要拡大モデルの構築など LCC 誘致やチャーター便の増加に向けた取組、LCC 就航後の路線定着などが挙げられます。

次のページをご覧ください。「空港機能の拡充」についてでございますが、現在、道内空港におきまして、国際線ターミナルの拡張整備や、滑走路端安全区域の整備など空港機能の拡充に向けた各種整備が進められているところであります。課題といたしましては、C

I Qやグランドハンドリングの体制、除雪など冬季対策の充実強化、維持管理費・除雪車両等の更新に係る予算の確保、空港施設の老朽化対策及び耐震対策などが挙げられます。

次に「道内空港の運営に係る民間委託の推進」についてでございますが、昨年12月に、道内7空港の一括民間委託に関する地元意見「北海道発の提案」を国に提出したところでございます。今後、マーケットサウンディングや運営権者の選定プロセスなどを経て、平成32年度に民間事業者による運営開始を想定しております。課題といたしまして、民間委託空港のノウハウを、民間委託されない道内空港と共有することなどによるネットワーク全体の充実強化、民間委託効果の全道への波及などが挙げられます。

次のページをご覧ください。「広域での空港間連携について」でございますが、これまで、複数の空港が連携したエアポートセールスや道東5空港によるホームページでの情報発信など、広域的な取組につきまして、資料に記載の「航空に関する道内の広域組織」などを通じ、実施しているところであります。課題といたしまして、空港の後背地や広域観光周遊ルートを活用するなどイン・アウトにおける空港間連携、空港間や観光地などへの2次交通アクセスの充実、航空会社・自治体・経済界など関係者の役割分担と自主的・主体的な取組の推進体制などが挙げられます。

以上、ビジョン策定に関する論点のたたき台といたしまして、大きく6項目につきまして、現状と課題を説明いたしました。委員の皆様には、この6項目に限らず、幅広くご議論をいただければ幸いです。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。ご意見につきましては、後ほど皆さんにお伺いしたいと思っておりますけれども、事務局の説明につきまして、ご質問等がございましたらお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

論点自体も、ある種仮置きのような認識をしていただいて、むしろこれがある意味では発展するといいますか、どんどん整理されていく中でビジョンにつながる論点が出てくるというような認識をしていただければと思います。とりあえず今時点で整理していただいたものということで認識いただいて、むしろ抜けている部分なり、委員の皆さんの視点でのご発言をいただいて、何が重要かというようなことも含めて整理をさせていただきたいと思っております。

それでは、今の事務局からの説明も踏まえていただき、委員の皆様それぞれのお立場も踏まえていただきまして、航空に対する課題ということでのご認識や、新たなビジョンということで、ぜひこういうことを盛り込むべき、課題の解決についてなんとかすべき等々、ご自由にご発言をいただきたいと思います。5分程度ということですが、時間にはあまりこだわっていただく必要はございませんので、ご発言はご遠慮なくお願い申し上げます。

それでは、私から発言したいという方がいらっしゃればお願いいたしますが、いかがで

しょうか。

恐縮でございますが、私から指名をさせていただいてご発言をお願いしたいと思います。
では若松委員からご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

(若松委員)

日本航空の若松でございます。あらためましてどうぞよろしくお願いいたします。

今、論点等についてということでご説明を頂戴しましたけれども、あらかじめ今日はどんな論点があるのかなと私の中でも考えておりました。基本的にこの北海道の航空ネットワークに関するビジョン策定に伴う論点というところ、概ね、当たり前の事なのかも分かりませんけれども非常に網羅されているなというふうに思っております。

例えばですけれども、4ページにあります空港機能の拡充ということで申し上げますと、まさに冬季対策の充実強化や除雪体制の強化があります。まさに記憶に新しいところで申し上げますと、昨年から今年にかけての冬季運航における除雪問題というのはけっこう大きな問題と認識しております。私自身も、実際、海外の航空会社のハンドリングを受託しておりますので、大きな雪のイレギュラーのときにハンドリングのヘルプということで、空港の方に私も参らせていただきましたが、除雪体制の強化ということと同時に、航空会社側にも非常に課題があるなということを強く感じました。外国人のお客様に対して、今日のこの便は欠航するのかもしれないのか、前日、2日前、3日前に欠航になった便は今日運航するのかもしれないのか、こうしたこともお客様にきちんとした周知がなかなかできていなくて、結局、空港にお越しになられてから、全部の便がやっぱり今日もキャンセルだということになって空港は大混乱になった。ここは航空会社、それは本邦の航空会社もそうですし、海外の航空会社も含めて、航空会社自身のきちんとお客様への周知、こういったものへの課題もあるなと思いますので、そういう意味では航空会社それぞれがもうちょっとその問題意識を持って臨まないといけないなと。要は、行政が何とかしてくれるだろうというような考え方では冬季対策の充実強化は図れないと強く思った次第でございます。

あとは、2ページに、国内外の路線の持続的な発展ということでアウトバウンドの促進というのがあります。これも、いつも色々な場で私も申し上げていることですし、当社、日本航空としてだけではなくて、航空業界としても強く色々な場で申し上げていることでございますけれども、いわゆるフルサービスキャリア、LCC問わず、やはり双方向での需要がきちんとないと、なかなか路線を持続的に若しくは長期的に維持していくということはなかなか難しい。収支が往復で整わないとなかなか航空会社としての路線維持が難しいという状況がありますので、これも先ほどと同じかもしれませんが、航空会社それぞれの、若しくは業界団体としての努力もあるかもしれませんが、ぜひ色々皆さんのご意見をいただきながら、どうやっていけば良いかなということを強く感じている次第でございます。

あとは、これも思いつきになってしまうかもしれませんが、今日伺って、昨今、

北海道はあまりないのかもしれないですけども、災害時の空港若しくは航空という役割が非常に大きいと思います。航空はまさに点と点を結ぶというのが大きなメリットでございますので、そういう意味では災害時にいかに空港というものがきちんと活用できて、被災後の復旧・復興というものにすぐにどうやって役立つことができるか、航空という利点をどうやって生かすことができるかということも、ネットワークとは直接関係ないかもしれませんが、一つの重要なポイントなのではないかなということを出しておきます。

とりとめのない話になりましたけど、以上になります。

(石井委員長)

ありがとうございます。災害時の役割が大きいというご指摘は、非常に重要な視点だと思いますので、検討の中に盛り込んでいきたいと思います。

次は佐藤委員にお願い申し上げます。

(佐藤委員)

レンタカー協会の佐藤でございます。皆さん大変お世話になっております。この場を借りましてお礼申し上げます。

今、ネットワークビジョンということですけども、我々といたしましては、レンタカーは、ある種の二次交通の一役ということになるだろうと思っております。北海道地区におきましては、南は函館から札幌、旭川、北見、帯広、釧根ということで各地区協会6協会がございまして、オール北海道、北海道地区レンタカー協会連合会という形になってございます。保有台数ですけども23,000台くらいの管理台数をさせていただいております。占有率については60%ぐらいの占有率で、会員事業者数は91の事業者が会員になっているということで、各地区において、空港に降り立ったお客さんに対応できるように、空港での出発件数や外国人の扱い台数を10年ぐらい押さえて、空港ビルさんともご協力をさせていただいて、お客様に改善がなされるように努力をさせていただいているところでございます。

二次交通ということになりますと、先ほど1ページで、JRさんやバスさん、そしてレンタカーということになってございますけれども、加えてタクシーも必要じゃないのかなという気がしていました。空港ネットワークということですので、道内に降り立ったお客様をどういう形で、他の空港に降りたって、広く北海道を観光していただくかという観点から、私といたしましても、レンタカー事業所といたしましても、ご協力ができる場所があれば、最大限努力をしてみたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(石井委員長)

最近の動きということで、インバウンドのレンタカーでの対応状況など、課題等もある

やに聞いておりますけれども、少しご紹介をいただければありがたいです。

(佐藤委員)

外国人の利用台数でございますけれども、2016年度につきましては、オール北海道では63,000台の外国人の利用者がございました。ちなみに沖縄県では20万台ということですので、まだまだ可能性があるものというふうに思っておりますし、また2010年度と比較しますと約6倍強の増え方になっているということで、今、石井先生がおっしゃるようなやはり課題もございます。外国人の標識の問題、止まれの標識にSTOPが掲示されるということもでございますけれども、事故の問題あるいは標識の問題、車速で本当に判断がつくような英文字なのかどうかなど、別な角度で、国交省さんともご協力させていただいているところですし、また、冬季間の利用台数ですけれども、非常に冬季間もボリュームゾーン、特に今年の2月については春節と雪まつりが重なった関係もございまして、非常に多くの外国人のお客様にご利用いただいているということが実態としてございます。

やはり夏場の事故と冬場の事故を比べるとやはり2倍ぐらいに跳ね上がるということで、今、業界といたしましても冬における外国人ドライバーの事故防止策を東京海上さんはじめ、損保協会さんとも改善策がないものかどうかを検討させていただいている次第でございます。

(石井委員長)

ありがとうございます。実体的には非常に重要な二次交通を担っていただいているお立場なので、ぜひ今後ともご意見を賜ればと思います。

続きまして、宮坂委員お願いします。

(宮坂委員)

あらためまして、全日空の宮坂と申します。よろしくお願いいいたします。

先ほど石井委員長からお話がありましたけれども、北海道は大変広くて13も空港がある中で、航空事業者が果たす役割は非常に大きいと感じております。従いまして、道内道外へのネットワークはしっかり維持、あるいは発展させていくべきであると事業者として強く自負しておりますし、そのための努力は惜しまないことを前提に、何点かお話をさせていただきたいと思っております。

まず道外路線ですけれども、北海道から道外へつながっている路線・ネットワークは、全国に先駆けて人口減少がすすんでいる北海道においては、何もしなければ利用者が減少する一方であり、そのままでは、道外への路線を維持していくのは航空事業者として正直、難しい面もあると感じております。現状は各自治体の皆様から路線維持のお願いを頂戴いたしまして、航空事業者がそれを検討させて頂くというようなパターンが通常になっている部分もありますが、今後は、自治体の皆様と航空事業者と、それから空港が民営化され

るわけですから、空港も利益を追求していかれる一企業として、これら航空事業者と自治体と空港会社の三位一体で、民間にとっても自治体にとっても全員がウィンウィンウィンになるように、ちゃんと収益も上げて、そして自治体にも恩恵があるというような形で、どうやっていったら路線が維持できるのかということを中心に検討していく必要があると感じております。

短期的には、今、外国のお客様も増えてきておりますので、どうやって外国のお客様に飛行機に乗っていただいて、北海道の各地へ来ていただくかということも真剣に考えることも重要ですし、日本の国内のお客様にどう来ていただくかということも重要だと思えます。また中期的には、お互いに行ったり来たりして人と人との往来を増やすということで、経済的な交流とか自治体同士の連携を含めた交流みたいなものも検討していく必要があると思えます。さらに長期的な視点では、例えば企業誘致みたいな交流の土台になるような、そういったようなことも検討していくべきと考えます。また観光客に来てもらうために補助金だけに頼るのではなく、いわゆる観光地の磨き上げとか、観光素材の発掘など、お客様が来てくださるための仕掛けも長いスパンでは検討していくべきものではないかと考えております。

次に道内路線についてですが、これに関しては私ども航空事業者としてもマーケティング的なアプローチが足りていない、十分ではないかなというふうに考えております。先般、北海道道庁さんと連携協定を結ばせていただいて、記念運賃として道内路線 6,300 円とか、日本航空さんもご一緒ですが、外国のお客様に道内路線 5,400 円とか、ちょっと工夫した運賃を出すことで利用者が増えているというような現状もあることから、もう少しマーケティングを上手に色々と考えてやっていけば、まだまだ頑張れる、ネットワークを維持発展させていける余地があるのではないかなというふうに思っています。そのために特にポイントになるのは、よく言われることですが道央圏に来られている観光客のお客様をいかに分散化させるかということかと思えます。現在、道東と道北に国と道の予算を頂戴して、周遊ルートの開発、検討を実施しているところですが、そういった周遊ルートとか、あるいはJRやバス、レンタカーなどの地上交通機関と航空をうまくミックスさせるなどして、お客様を分散化するための手立てを色々考えていきたいと思っております。道内路線は生活路線という面も一部では持っているわけですが、観光客の移動を増やすことでそういった面にも資することがあるかなと思えます。

それから3番目に空港の民営化についてですが、より収益に敏感になる、今までは全然なかったということではないですが、収益にこだわられる会社で空港が運営されるということですので、飛行機が来て、お客様が来て事業が成り立つ会社ですから、先ほど申し上げたとおり、やはり航空事業社と自治体と一緒にあって取り組むべきパートナーになれるかなと考えるということが一つです。もう一つは、7つの空港が一体になるので、北海道にお越しになるお客様をより分散しようというきっかけになるかな、と思うところです。

最後4点目は、広域に関するところですが、道東は周遊ルートなどもそうですが、観光客からすると、点ではなく、より「面」で捉えていく必要があると強く感じております。今はどの空港さんもインもアウトも自分のところで、そのために補助金をつけますというふうになっていて、お客様はより補助金の多い所に流れがちになりますが、各空港がもっと連携できたら、インとアウトをバラバラにして、地上交通機関も含めて面で捉え、道東全体で観光客の増加に資するようにしていればより良いのではないかと考えております。

(石井委員長)

ありがとうございました。幅広い視点での提起があったと思います。空港民営化や赤字路線の維持というようなことで、空港会社も含めた関係者での検討が必要だというお話をいただきましたけれども、空港の民営化は、ともすると誰が運営するかというところでの議論がございますけれども、目的は端的に言えば航空ネットワークを拡充強化するという非常にシンプルな目的でございますから、その部分ではむしろ飛んでいただいている事業者の方と、方向が矛盾するというものであっては困るという、そこだけは間違いなくありますので、是非、この委員会はそういったことでのメンバー構成も整っているかと思えますので、忌憚のないご意見を次回以降も出していただければと思います。

続きまして橋屋委員お願いいたします。

(橋屋委員)

改めましてよろしくお願いたします。私は観光振興機構という立場ですので、航空という分野での専門性の高い意見というよりも、どちらかという誘客をどうするか、今回の論点の中で言うと路線の維持あるいは発展のところでは少しお話ができればと思っております。

ここにいらっしゃる皆様には過去にもお伝えをしたことがある現状ですが、昨年の3月に発表した観光振興機構として行なった調査事業の結果から、いくつか北海道の観光における課題が見えてきたところがあります。一つは、お客様が今後の北海道観光についてどういうスタイルを望みますかというふうに問うたところ、連泊をして一つの拠点を決めた滞在型の観光をしたいという方が33%いました。それに対して1泊ごとに周遊をしていくという従来型と言いますか、広域周遊を望むという方は60%ですから、大差が開いたという捉え方もできますけれども、一方で他の地域に代表されるような滞在型観光をこの広い北海道でも望んでいる人達が3割以上いたということが、どちらかという捉え方としては正しいだろうというふうに思っています。これを海外旅行経験が一度でもある人というふうにくロス集計したところ、33%という数字は4割近くまで上がります。言ってみれば、毎日荷ほどきをしたり毎朝荷造りをするというスタイルではなくて、海外旅行のように同じところに複数泊するという旅のスタイルを一度でも経験した人ということになると

このポイントが7ポイントくらい上がるということを考えても、北海道のこれからは、一つはこの滞在型観光、拠点周遊の推進ということをやっていかなければいけない。広域観光周遊ルートがありますので、広域観光という旗を降ろすということではなくて、もうひとつの新しい旅スタイルを構築していくことが今の課題なのだろうと。

もう一つの、これは国全体のデータでもありますけれども、北海道が、北海道に来た人に対して「北海道は満足しましたか」というふうに聞くと、満足度調査というのは意外と高い結果が出ますけれども、そうではなくて、今までに皆さんが行った日本全国の中で一番満足したところはどこですか、また行きたいと思っているところはどこですか、という外側からの目線で見ると、残念ながら北海道は満足度の指数も再来訪の指数も、中位数よりも少し下回っているという現状があります。満足はある程度はしているんでしょうけれども、また行きたいというところまで残念ながらまだ繋がっていないという課題をもう一つ見いださなければいけないと思っています。当然我々はこの広い北海道、それからこれだけ多くの観光ポテンシャルがある北海道に1回ではなくて何度もリピートしてもらいたいという課題がありますけれども、残念ながらそこがお客様の声と一致していないという現状です。このことを考えると、先ほどの滞在型を求める声が少しずつ高まっていくだろうということと合わせると、先ほど宮坂委員からも出ましたけれど、地域が観光素材を、または観光地としての磨き上げをしていただいて、何度も来られる個性ある北海道内の各地域を作っていかなければいけないだろうと。それと、一度で広域を回るという旅スタイルだけではなくて、疲れな北海道の旅というのを推奨していかなければいけないというふうに思っています。どうしても、もういいや、あるいは、また来たくないというふうに思っている方々がいるというのは、一番はその旅に対する疲労感であろうというふうに推察というか分析しているところですので、この疲れな旅、先ほどの満足度指数と再来訪指数が一番高い都道府県は千葉県ですが、これはもう言うまでもなく一つのテーマパークが満足度を上げて、かつ、また来たいというファンどころかフリークを作り上げているということだと思っております。本来の観光ポテンシャルで上位二つというのは、何となく予想がつくもしませんけれど京都と沖縄です。この京都と沖縄の旅スタイルと北海道の旅スタイルを考えると、広域周遊を主にしている疲れる旅、それから一つのところに連泊をしながら街歩きや滞在そのものを楽しむような京都スタイルであったり沖縄スタイルというところとの差が鮮明に出ているのではないかと思います。北海道もこういったスタイルを構築していくためには、今のこの課題に目を向けてみると、まさに地方空港が、あるいは地方空港路線が活性化すること、これがないと、いつも千歳イン・アウトや、あるいは千歳から入って非常に足の長い旅ということだけではなく、コンパクトに旅ができて何度も繰り返すということになると地方空港のイン・アウトということをもっともっと推奨していかなければいけないでしょうし、仮に地域間を結ぶとしても道内航空路線を使うということで、これもまた同じ移動でも疲れな旅、やはり運転しながら道内を広域に回るといったのは一番の疲労になるのかもしれないですし、そういったところを道内と道外の地方

空港路線をどうやって今後活性化していくかということが北海道の再来訪指数を上げることになる、もっと言うとファンづくりにつながる。前回行ったところと今回行ったところと次行ったところが常に違うという個性であり変化というものがないと当然お客様はリピートしませんが、そういったところを中心にこれから考えていくということが大きな課題だろうと思っています。

(石井委員長)

ありがとうございます。個人的な経験で私も道東を2泊ぐらいで一度回って以来、もう広域周遊は結構となっていました。ようやく滞在型拠点周遊というところが割と明確に出されたのかなと思っていますので、ぜひ観光振興機構としても推進をしていただいて、うまくネットワークの話につなげていただくような議論をさせていただければ非常におもしろいかなと思っています。どうもありがとうございました。

続きまして遠藤委員をお願いします。

(遠藤委員)

改めましてピーチ・アビエーションの遠藤と申します。今日はよろしくお願ひいたします。論点に沿い切らないかもしれないですけども、初回ということで私なりに思っている問題意識といいますか課題認識をまずは共有させていただきたいなと思います。今回この小委員会、航空ネットワーク検討会議ということで、何を策定するかというところの考え方のところに、航空ネットワークの目指す姿とその実現に向けた方策の両方を明らかにして行こうということだと謳われていますが、このメンバーの中で、ビジョンとしてまずそもそも何を指すのかということからの議論をここでやっていって良いという理解でよろしいですね。その前提であれば、私としては、航空ネットワークというところで北海道の強みをどう生かしていくのか、どのように北海道の強みを取り込んだ目指すべき姿を掲げ、そしてそれに向けた方策を策定していくのか、そういうアプローチが望ましいのではないかなと思っています。私自身のこととなりますが今、LCCのピーチということで丸6年過ぎて、7年目になります。その前は全く逆のフルサービスの全日空に20年勤めてまして、その内後半の10年ぐらいはフルサービスとしてのネットワークの担当をしていました。そう意味で、フルサービスとLCCという極めて特性の違う航空事業の二つの有りようを自分なりに捉えています。日本、特に北海道では、まだ決してLCCの存在感は高くないと思っています。ついては、北海道の方、あるいは北海道を訪ねる方に、従来のフルサービスの強みとは違ったLCCの強みというところをよりよく浸透させて、この航空ネットワークを考える上では両方を組み合わせての最適化、最大化ということを目指していく、そのためにはどのようにすれば良いのかということをご議論していければと思っています。

LCCに今勤めておりますので、少しその観点から、本日の論点にも一つ盛り込まれており

ましたので、今日は言いっ放しに近いような論点の紹介になりますが申し上げたいと思います。LCC というのは皆様にとってのイメージがいろいろあるかもしれませんが、一つのわかりやすい魅力というのは通年で低価格を出しているという点になります。でも、事業を行っている立場からすると、ただただ安い値段を出せばどこにどう飛ばしたってお客さんが安定的についてくるのかということ、全くそんなことはないです。切りのいい 777 円とか 1000 円ですとか 2000 円ですとか、当社もたまにはやりますけれども、価格だけで訴求するというのは絶対に限界があります。誰でも真似ができてしまうわけです。北海道の航空ネットワークを考える上では、先ほど宮坂さんもおっしゃっていましたが、3 者での連携、ピーチではさらに加えて 4 つのステークホルダー、4 者間での連携を重視して、持続的な 4 者間での連携によって誘客を図るという取り組みを非常に重視しています。4 者というのは順不同ですが、エアライン、空港会社、二次交通を担う二次交通機関を中心とした地元の企業、それから地元の自治体・観光関係の組織および経済界、この 4 者間での連携により、地元をどのように、どういう層に売り込んでいくのか、訴求していくのか、これを上手くサイクルを回していくことで、北海道の最終的に目指すべきは北海道の経済活性化ということだと思いますが、それを航空という切り口でやって行くことができるようになる。そのためにはエアライン単独で価格を頑張って安くしますとやっても、全くもって限界がすぐに来ます。今日はちょうど素晴らしいメンバー構成だなと思っていたのですが、こういったステークホルダー、まさにこの辺の人たちが重要なステークホルダーだと思いますので、こういったメンバーの中でどういう相互の取り込みできるかということを考えていく、その中で航空のネットワークという意味ではどういうアウトプットを目指していくべきなのかという議論を何回かの議論の中で深めていきたいなと思っております。

(石井委員長)

ありがとうございました。まさに 4 者連携といったことについて、ぜひ具体的な議論を進めさせて頂きたいと思います。どうもありがとうございました。

続きまして野竹委員、お願いいたします。

(野竹委員)

ひがし北海道観光事業開発協議会の野竹でございます。何点か論点が抽出されてきましたので、そこを抽出しながらお話をしたいと思いますが、平成 29 年までのビジョンに対して、どのように空港を活用するのかという感じに論点が大きく変わってきていると思いますので、そう意味で私どもも呼ばれたのかなど。要するに航空問題だけではないということところが大きなテーマかなと捉えております。2 ページ目に国内外の路線の持続的な発展とありますけれども、これは新幹線の札幌開業を目指してのということでもありまして、それまでの期間でどのように道内のネットワークそのものを組み立て切れるかということになろうかと思っております。そういう意味では、先ほども色々な交通機関が出ていましたけれど

もバス、JR、レンタカー、マイカーなど、二次交通も一言で皆さんおっしゃいますけれども、当事者からしてみると各種多種多様の三次交通も含めております。そして最後にインバウンドのお客様を対象にした時の、特にこの5,400円の道内エア―などは、このネットワークの中に組み入れたものの考え方をして対応するべきではないかと思っております。この辺りを全部まとめてみますと私どもの頭の中では1次+2次+3次+アルファということで6次交通ということで私は申し上げていますが、6次交通観光の体現化というのが大きなテーマなのかなと捉えています。ということで、航空が飛んでくる、それは目的があって来るわけですが、降りたすぐ先のネットワークづくりというのが6次交通体系を、先ほどピーチの遠藤委員もおっしゃっていましたが、体系として地域が整えていくということに他ならないのかなと考えております。特にエア―もこの中に入って2次交通と捉えるような見方、インバウンドだったらまさしくそうです。千歳からジャンプしてくるわけですから。このような考え方は必要かなということで、私どもは地域のDMCの礎として6次交通サイトを立ち上げました。6月の末には動き出しますので、実際に広域周遊のバスや航空の5,400円も情報として発信しますし、タクシー、レンタカーの手配もできますし、外国語表記も含めて決済できるものを道東の方では作ります。ここをどんどん補強しながら、紋別に降りようと中標津に降りようと、釧路のどこでもOKという形ですので、そういったものをイメージとして捉えていただきながら、このネットワークを考えていただければ良いヒントにもなるのかなと。私どもも肉付けしていく途中なので良い例かなと思っております。

それから3ページ目の下に、LCCやチャーター便による地域活性化とありますけれども、言葉はもちろん地域活性化で良いと思っておりますが、最初に申し上げたとおりどう活用するかというふうに捉えた時には、チャーターもLCCもどちらかと言うとビジネスというよりは観光のお客様といったテーマになると思っておりますが、観光誘致というような位置付けでいくと顧客の創造そのものだと思います。その意味では先ほど橋屋委員がおっしゃった北海道のお客様の特徴という所に加えて、あえて申し上げれば、私は多様性が際立っているのが北海道だと思っています。私は関西人ですから季節は春夏秋冬だけではなくて真冬そして真冬の後にはもう一つ春の前に季節があって流れていくと思っていますので、六季というふうに言っていますが、この季節の激しさ、そして先ほどの橋屋委員の理論では拠点周遊という身近な移動のという話もありました。ちょっと滞在をして2、3時間、4時間移動してもかなりの距離が出るのが北海道です。そのように考えるとやはり広さも関わってくるので、いくら滞在ステイをしても、その移動そのものが広いというふうに捉えれば、距離の移動の広さと季節、この多様性が関わってくるのが北海道。この辺りを顧客の創造というテーマで将来経済的効果に結びつけるようなところに、こういった航空会社さんとの連携はあるのかなと思っております。

それから5ページ目のところ、最後のところですが、広域の空港間連携。言葉で書くのはこのような感じになってしまいますが、お客さんは別に空港と空港の間を行きたい

と思っているわけではありませし、テーマや目的があつてその間に行きたいというふう
に捉えると、空港は軸です、それに対して宿泊拠点、これも隣接の都市がありますけれど
も、道東を見ていただいたら分かる通り、中途半端に離れたところに巨大温泉場がありま
す。そういう意味ではここは宿泊の拠点は、都市型、そして周辺・遠方型というのと二つ
あります。そしてさらにその間に観光資源があるというふうに考えたこの拠点周遊の大き
な構造の中に、空港ももちろん枠に入れながらどのような体系を整えられるかということ
になるかと思ひます。先程言いました6次交通が、この中にどう絡み合いながら絵柄が
見えてくるのかなど。それをあくまでも私が広域周遊ルートの東北北海道の事務局長とい
う立場を含めて申し上げますが、こういうルートを作れというミッションだったので作っ
てはおりますが、そして海外の方にも良いと思ひていますが、現実的には海外の方も
掘り下げながら旅をされるし、日本の方はなおさらそうです。ということで、道東の各空
港を拠点周遊のキーに置きながら、どうやってそれを組み合わせられるか。これはせいぜ
い二つか三つという形で、3泊4日程度の拠点周遊の体系を何個か組み合わせて見せると、
道東全体が見えるよねと。市場に打って出るには、細切れで出しても見てくれないので、
そのような意味で空港間連携を捉えています。このように、空港、宿泊施設、それも宿泊
拠点は二つあるというところを捉えながら、拠点周遊の体系を整えて、空港に実際に来
ていただくお客様をしっかりと増やすことを、日々仕事としてやっておりますので、今後
いろいろな論点でお話する上で、具体例、実例も含めてご提供しながら一緒に考えてい
ければと思ひております。

(石井委員長)

どうもありがとうございます。6次交通ということと季節も六季あるということで、6
が印象的なご発言でございましたが、特に北海道の季節感を四季と言わずに六季というの
は非常に私的には興味深いといひますか、やはり、あまりそこの季節感がうまく伝わっ
ていないようなところが結構あるかなというところで、改めてぜひ言ひていただく必要があ
るかなと個人的に思ひました。続きまして青山委員から発言をお願いいたします。

(青山委員)

改めまして、フジドリームエアラインズの青山と申します。よろしくお願ひいたします。
私どもは84人乗りの小型の飛行機を使いまして航空事業を営んでいる小さな会社でござい
ます。それがゆえに大手の航空会社さんとかLCCさんとは違った役割を担えるのかなと
思ひております。と言ひますのは、はっきり言ひますと大きなマーケットとか、大きな需
要が見込めないところを逆に私どもはカバーしていくことができると思ひております。今
回のテーマであります航空ネットワークに関して言ひますと、私どもは北海道で、一つは
道外から、特に国内の地方の都市から道内の各空港にお運びするお手伝いができるんじ
ゃないかと。そう言ひた意味では日本全国いろんなところからまだまだお繋ぎできる所があ

るのかなと思っております。またそれに付随して、今度は道内に入ったお客様に、道内を私どもの飛行機を使って移動していただく。例えば私どもですと稚内とか中標津にチャーター便をたくさん飛ばしていますが、稚内に入ったお客様が今度は稚内から翌日あるいは翌々日に中標津の方に移動していただく。道北から道東に移動していただくとか。そういった、南の島でいうとアイランドホッピングといいますが、そのような形で道外からお連れしたお客様を道内でまた飛行機を使って移動していただくといったネットワークの構築のお手伝いができるのではないかと考えています。

それと三つ目が昨年、道庁さんのサポートもありましてトライアルで函館の新幹線の道内への乗り継ぎということで同じく函館から中標津、稚内とチャーター便を飛ばしてみたのですが、そういった形で色々な大きなマーケットはないかもしれませんが道内のあるいは道外から来られたお客様、道内に住んでいるお客様の利便性を高めるネットワーク作りというのを私どもみたいな小さな飛行機でお手伝いできる場所があるのではないかと感じておりますので、今後ご指導をいただきながら、色々な意見を述べさせていただければと思っております。以上になります。

(石井委員長)

ありがとうございます。昨今のチャーター便の展開は非常に興味深く拝見しておりましたが、ぜひもっと色々なところを考えていただいて、このビジョンにどう具体的に反映させることができるか、ぜひお知恵をお貸しいただければと思います。どうもありがとうございます。続きまして、切通委員お願いいたします。

(切通委員)

皆さんこんにちは。北海道総合研究調査会、略称H I Tの切通と申します。委員の中で一番所在がわからない立場だと思いますので、会社の自己紹介、私の自己紹介、そして私が申し上げたいこと、三つに分けてお話をさせていただきたいと思います。会社は、設立から42年経過している札幌に拠点を置く独立系のシンクタンクです。東京にも事務所があります。私は鹿児島出身で、大学でこちらへ来て、頻りに飛行機を使わせていただいています。学生時代から交通関係を勉強してきましたが、今のシンクタンクでは交通と言わず色々なことをさせていただいているところです。大きく三つほど私がやっている仕事がありまして、一つが地方創生に関する人口減少に関する問題です。東京事務所に勤務していた時に増田寛也さんが代表の日本創生会議が発表した「消滅可能性都市 896」に関わり、地図を作ったり、人口推計を手伝ったり、あるいは記者会見の場に出させていただきました。元々、人口減少というのは言われてきていて、既存の人口推計に少しだけ手を加えたものを発表し、それが非常に大きなインパクトを与えて、今もその関連で地方創生の仕事をしています。

二つ目の仕事としては福祉関係です。今年度は介護保険事業計画の見直しの時期である

のでそれに関わったり、私自身生活困窮者自立支援制度の創設にコミットさせていただいたという経緯もあり、そういった関係の仕事もしています。その他、ボランティア、地域福祉、地域づくりといったことにも関わらせていただいております。

三つ目が交通関係です。空港関係の仕事は最近あまり取り組んでいませんが、以前、新千歳空港の国際線ターミナルビル設計・建設時にユニバーサルデザインの視点から関わらせていただいたり、羽田空港の国際線ターミナルビル（T I A T）のユニバーサルデザインのスパイラルアップのプロジェクトに関わらせていただいたりしてきたところです。あとは航空物流関係で、昨年度道庁からお仕事いただいて道産食料品の航空便での輸出に関して調査を行ったり、ギャラクシーエアラインズの就航時のお手伝いをさせていただいたこともあります。空港以外の地域交通ということでは、今はウーバー（U b e r）を活用した地域の足確保に向けての取組みを人口 1,777 人（h29.2 月時点）の中頓別町と一緒に取り組んでいます。実際に 4 月からはガソリン代等の実費収受を始めています。ラストワンマイルをどのように確保するかということにも関心を持っており、中頓別町では高齢者が外出することによって、地域のソーシャルキャピタルの醸成に繋がればという思いでやらせていただいています。世界ではウーバー（U b e r）が空港の 2 次交通を担ってきたりとかしておりますが、そういったところも一つの視野に入れながら私は関わらせていただいているところです。

今回のビジョン策定にあたり、皆さんは前のビジョンをご覧になっていますでしょうか。このビジョンは 10 年前にできたものですが、実は私は 10 年前のものに対してパブリックコメントを出したり、色んな所で批判させていただいていました。それが巡り巡って委員にさせていただいたというところもあり、気が抜けないなと思っておりますので、精一杯頑張りたいと思います。よろしく願いいたします。論点ということと言いたいことを言っていて良いということですので、3 点ほど考えてきました。

一つ目の論点としては、過去の政策の検証をしてはどうかと思っています。私は今 39 歳でロスジェネ世代と言われ、バブルを知らず景気の良い日本社会をあまり知らないです。これまで空港に限らず、需要予測でいろいろ物は作ってきた一方、その需要に満たないというのをずっと見てきました。これまでの政策がどういうもので、それが何を成し遂げて、何を成し遂げられなかったのか、というところを総括した方がいいのではないかと思います。福祉の世界では「アセスメント」という言葉があります。本人が抱える課題に対して、対処療法的に目の前の課題に取り組むだけではなく、その課題の背景に何があるのかを探った上で対応していかないと、結局何も解決しないという見方があります。過去の検証は今やっても意味がないのかもしれないですけども、同じ失敗を繰り返さないのかということを非常に危惧しています。もし可能であれば是非取り組んでいただきたいと思います。

二つ目の論点としては、10 年後を見据えた上での顧客重視の戦略を組み立てて欲しいということです。おそらく 10 年後ですと、自動運転だったり、あるいは最近の日経ビジネスに載っていましたが、空飛ぶ自動車、そういった新しい技術が出てくると思います。

今の技術のまま、この10年が経つという前提に立ってビジョンを作るというのも一つの考え方で、すし、「途中で適宜見直します」とエクスキューズを書くというのも一つの観点かもしれません。いずれにせよ、今の技術、今の社会情勢がこのまま行くとはい限らないというところはぜひ根底に置きたいなと思っています。つまり従来にとらわれない発想でいろいろなものを書いていくべきじゃないかなと思っています。

あまり時間がないので細くは言いませんが、私は五点くらい考えています。例えば一つはカボタージュ。二つ目はP S F Cの拡大解釈で空港施設以外のネットワークの議論を含めて料金を徴収できないかということ。三つ目がユニバーサルデザインなど利用者の使いやすい施設・運用基準の統一化、四つ目が空港とエアラインが隷属的ではなくて平等な関係で長期の契約を結ぶ。具体的には、お互いがインセンティブを持ちながら長期的に信頼関係を持って地域のステークホルダーとなり、ある程度長期的な視点に立ったセールスをする。五つ目は、北海道のこのビジョンが、日本の空港の政策、日本の地方空港の政策をリードするようなものになってほしいと思っています。今の空港の民営化というのは、空港が100個できたから整備から運営へ、という流れというのが表向きの見方ではございますが、紐解いていくと関空の債務の問題だったりとか、伊丹の格下げの問題だったりとか、あるいは震災の影響とか、そういった外的な要因が非常に強くてこの民営化が進んでいるというのが私の理解です。そういった動きではありますが、せつかくの機会、せつかくの一括運営というところでございますので、今の変革期を良い機会として、北海道の取り組みが日本の他の地方空港にも良い影響を及ぼすようなものができればと思います。

三つ目の論点としては、ビジョン推進のリアリティを持って欲しいということです。実効性のあるビジョンというのは、運営主体が違う、色々なステークホルダーがいる等、多様な立場・見方があるので難しいとは理解しますが、総花的であるよりは、できるだけ推進体制にリアリティがあるものを目指すべきだと思います。実際に実行するには、条例であったりとか、法律とかに触れるかもしれませんので、具体的にビジョンに書くということは難しいかもしれませんが、空港ごとの計画であるとか、誰が責任持って何をしていくのかということにリアリティを持てればと思います。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。従来が発想にとらわれない、これまでのことにとらわれない柔軟な発想については、後ほどまた詳しくご意見をいただくということと、ビジョンのリアリティのこともおっしゃるとおりのことではございますが、実際にまとめていくとリアリティがなくなるのがビジョン作りの常でもございますので、ぜひ建設的にどうリアリティを出すかという議論をさせていただきたいと思っています。過去の政策の話も当然、検証をしていくことが前提にはなると思いますけれども、明示的に検証作業をするということには今回はならないのかなという部分もありますので、むしろ論点になるべき過去の政策、要は見直すべき政策というものがあるようであれば、それぞれの立場で具体的にどうすべきか

という議論をこれは当然していただかなくてはいけない論点の一つでございますので、是非、各委員の皆さんにそういう視点というところがもしあれば具体的にお話いただいて、どうするとかという議論に繋げて行ければと思います。貴重なご意見ありがとうございます。続きまして、倉富委員をお願いします。

(倉富委員)

日本通運の倉富でございます、改めてよろしく申し上げます。私は皆さんの立場と若干違いまして、パッセンジャーではなくてカーゴを取り扱っている会社でございます。よって空港ネットワークをどちらかと言うと利用させていただいている側ということで、若干お話をさせていただければと思います。特に今ですと、北海道産食材の輸出拡大ということで、1,000 億円を目標に掲げておりますけれども、やはり今の道産品の食材というのは、東南アジア方面については大変多くと言いますか、全体量からすれば北海道発というのは微々たるものなのですけれども、他の空港に比べれば、おそらく成田、福岡に次いで 3 番目ぐらいに生鮮貨物をあげているエリアではなかろうかと思っています。まだまだ、この需要はおそらく伸びていくのであろうということからすると、今の路線につきましては、ほとんどが東南アジアもしくは中国、韓国、アジア系の路線でございまして、2002 年ですかね、K L M が飛ばなくなってから、ずっと欧州路線もありませんし、今はハワイ航空のハワイ路線ぐらいしかありません。やはりこの先、北海道が更なる発展をしていくためには、欧州路線でありますとか、北米路線、これを誘致できないものなのかということ、一つ検討に値するのではなかろうかと思っています。先日、北海道新聞さんに記事が掲載されておりましたけれども、少しでもそういった大陸からの路線が誘致されれば、また違った展開が見えてくるかもしれません。新千歳空港からの輸出货量につきましては、航空に限ってですけれども、圧倒的に生鮮貨物が多く、おそらく 7 割ぐらいが生鮮貨物だと思います。一般の航空輸送に適合した精密機械でありますとか、一般機械というのは非常に少ないというのが実情でございます。よって、今後も北海道の食材については、大変好評を博すだろうというのが予想されますので、そういった路線の誘致については、力を入れていくべきだろうと思います。そのために、あえて申し上げますが、ネットワークということから若干違うかもしれませんが、少なくとも航空輸出に関しては、選択と集中の中で、新千歳空港に集中すべきだろうというふうに私は考えております。既にインフラとしてはそれなりに整っているというところですが、空港施設の問題、狭隘化の問題、それから冷蔵・冷凍施設の問題。昨年若干広げられましたけれども、果たしてそれで十分なのかということは常々感じているところでございますので、やはり今後、拡大を目指していく中においては、ここはもう少し議論が必要であろうかと思っています。

それからグランドハンドリングの関係、これも非常に脆弱と言うと大変失礼かもしれませんが、多少脆弱な面が見受けられると思います。先ほど日本航空の若松委員からありました通り、昨年の冬の大雪の影響による欠航、これは大変だということですが、企

業目線から考えると、これはおそらくリスクとして捉えるべき事案だろうと思っております。やはり我々が見聞きする中で、物流の場合ですと、サプライチェーンマネジメントで皆さん動かしておりますので、そこが途切れるということになると、信頼性を損なってしまふことにつながってまいりますので、そうすると北海道が使えるのかという議論になってきます。先程、宮坂委員からも企業の誘致のお話もございましたけれども、企業とすれば安定的な物流が担える、もしくは人材が調達できる、若しくはそれなりの人件費でまかなえるといったエリアに進出していくわけでございますから、そういった意味においては、季節的な要因ではございますけれども、そこはリスクとして捉える必要があるのかなと私は考えております。ただ、そうは言っても我々も利用させていただいている立場ですので、基本的にはエアラインさんにとって就航する、しないの判断基準はあくまでもパッセンジャーが主体であるということは、これは紛れもない事実でございますので、そのためにもやはり北海道の魅力ある観光資源等々を有機的にどうやって外に対して情報発信して、誘客をしていくのかということが非常に大事なことかなと。今、世界的に見れば、例えばある企業では、直接東南アジアの若い人達にSNSで直接情報発信していく、何十万人に対して直接アプローチをしていく、その結果をその会社が情報としてもらえる、AI等が進んで行けばどういったものがどこの国で、どういった年代に好まれて、どういったものを持っていけばより品物が売れるのか、そういったことがすぐ実現できるような時代になっておりますので、そういった意味からもマーケットリサーチをどのような方法でやっていくのか、できればこの検討委員会の中でご議論いただければ良いと思っております。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した。貨物・物流をどうするかということに関しても、空港若しくは航空ネットワークということでは、非常に重要なこれからの論点になるということで、お一人で中心的に担っていただく形になりますけれども、是非、ご意見を賜ればと思います。路線の拡充というお話もございましたし、貨物に関しては新千歳に集中すべきという論点もございましたので、その辺は、地域それぞれの立場で言うと色々なご意見がある所だと思いますけれども、とはいえ私もどちらかと言うと個人的にはそういう意見になるところが大きいですが、本当にどうあるべきかということについて、これから議論していきたいと思っております。どうもありがとうございました。続きまして、黒木委員の方からご発言お願いいたします。

(黒木委員)

紋別市の黒木と申します。よろしく申し上げます。私の所は、民営化に加わらない空港の中で離島と丘珠を除くと紋別と中標津ということで、この委員会に声がかかったと考えております。紋別空港の事をお話しさせていただきたいと思っておりますが、紋別空港は1日1

便、羽田直行便ということでこの1便を確保するために我々はずっと努力しているところ
ですし、紋別市だけではなくて、遠紋地域という一市六町一村がありまして、全部の町、
村が住民助成を行うことで、何とか搭乗者を確保しているという状況でございます。お陰
様で、ある程度人数は確保できてきたところですが、この先どうして行ったら良いのかと
いうところが、民営化の関係もありまして、中々難しいところです。この遠紋地域につ
きましては、遠軽町という所にJRが来ていますけれども、その他の町にはJRが無い、そ
れから石北線のJRの縮小という関係もありますので、交通的には中々厳しい所である
ということで、航空機が、地域の産業であったり医療、医師確保であったりと特に重要な役
割を果たしているというような空港でございます。このビジョンの関係でいきますと、道
内航空ネットワークの構築については、民営化空港がおそらく基本的には中心となって組
み立てられていくことになると思いますけれども、そこにこの民営化に参加していない私
どもの空港が、どのように関わっていけるのか、そこが今ははっきり見えていない状況で
ございます。これを小委員会で民営化の関係も議論していく中で、私どももどのように関
わっていけるのかということを探って行きたいと考えております。民営化に入っていない
空港ということで、非常に危機感を持っています。新千歳に集まるお客さんを地方に回し
ましょうということですが、紋別は札幌便が飛んでいないということで、羽田1便
しかないものですから、その中に入っていけるのかどうか。入っていけないとすると、作
ったビジョンからもちよっとはじかれていくことにもなりかねないので、そこらへんをし
っかり皆さんのお知恵を借りながら、民営化に加わらない空港を含めた全13空港のネッ
トワークがきちんとできるように、このビジョンを作っていくのに参加していきたいと思
いますので、皆さんのご協力をよろしくお願いいたします。

(石井委員長)

ありがとうございます。民間委託の空港外ということで、危機感をお持ちだというご
発言もございましたけれども、実態的な議論としては、むしろある種、自立的な対応を求
める方が、より厳しいのではないかなというような前提の中で、民間委託にはもっていかな
いという議論であったと思うので、危機感は当然持っていただく必要はあると思いますけ
れども、積極的にどうするべきかということに関しては、民営化7空港に入っているから
安泰だという議論にはなってくるはずもないと言いますか、現実的には全く逆で、それぞ
れ独自性をどう発揮できるか、地域としてどうサポートできるかということを考えていか
ないとそれぞれの空港が生き残れないという議論を、実態的には7空港を始め、大体のと
ころは始めていただいているかと思っておりますので、同じような視点でご議論をいただき
て、遠紋地域としての特色の中で、どう空港を使えるかというような積極的な議論を是非こ
の小委員会で出していただいて、そこをビジョンに盛り込むという。我々としてのアイデア
ももちろん出していきたいと思っておりますけれども、むしろ主体的な意見を出していただく
ことをぜひお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとう

ございました。続きまして天野委員お願いします。

(天野委員)

中標津町の天野といいます。よろしくお願いいたします。私共の空港は、定期路線で東京に1便、札幌に3便ということで、計4便就航しております。これは全て全日空さんの就航ということで、利用者が19万5千人を超えるぐらいと、ちょっと20万人には届かないところがございますけども、これも全日空さんのご協力によりまして、何とかこの数字を達成できていると考えております。中標津町も紋別市さんと一緒に、中標津だけでなく、根室管内の空港というところで、1市4町で利用促進期成会を立ち上げまして、色々と利用促進の活動をしていますけれども、そこに全日空さんのお力も貸していただいているところがございます。目標は20万人というところで頑張っていますけれども、先程申し上げたように定期便の利用者は19万5千人ちょっとというところでわずかに届かないというのが現状でございます。

最近話題のLCCやチャーター便の地域活性化という論点にもございますけれども、まさに2年前からFDAさんが中標津空港にチャーター便を飛ばしていただきまして、去年は6千人を超えるぐらいという数字となっております、これを足して利用者数は20万人を超えるということで、一応は目標達成したというところがございます。FDA様には、この場を借りて御礼を申し上げます。更にLCCでございますけども、昨年からは少し話題になっておりまして、北方領土隣接地域に観光客を誘致するという動きの中で、LCC誘致の話も持ち上がりまして、春にはピーチさんが、我が地域に視察に来ていただきまして、今後の可能性を探っていただけたのかなということで、私ども一緒になって、可能性を広げていきたいと思っておりますので、今後ともピーチさんにはよろしくお願ひしたいと思っております。

私どもの空港は離島ではございませんけれども、まさに3ページに書いてあるように、航空路線は住民の重要な生活交通路線そのものであって、地域医療への貢献がすごくあります。毎朝、新千歳を8時に出発する便にお医者さんが相当数乗っております、中標津空港の到着ロビーには、何々先生というプラカードを掲げたタクシーの運転手が、毎日5~6名は必ずいるという状況でございます。その位この地域医療への貢献、中標津の病院だけではなくて、根室管内の病院にそれぞれお医者さんが毎日のように行って、夕方にはまた帰る先生もいらっしゃるというところで、非常に医療としても大切な路線として考えているところでございます。

先程から紋別さんの黒木委員もおっしゃっていましたが、我が空港も空港の民営化に参加、選択しなかった空港という中で、今後非常に心配しております。不安でございます。ただ、そうは言っても決まった事ですので、今後どうしていくかというところで、7空港一括民間委託を受けた会社さんとどのように連携を取っていくのか、そういうところも色々探っていきたいと思っております。先程、拠点観光の話も出ておりましたけれども、FDAさんが中標津空港にチャーター便を飛ばしていただいておりますけれども、残

念ながら全部のツアーが私どもの地域に宿泊するということまで行かないという事情もございまして、そこも地域の観光における課題であるかなというのが現状でございます。

それと、中盤で申し上げました北方領土隣接地域の空港ということで、最後に 1 点だけお話をさせていただきたいと思います。6 月中旬の天気の良い日に、島に特別墓参をするというお話がございまして、その日にちがとうとう 2 日後に迫っている状況で、準備に奔走しているところでございますが、過去にも一度だけ飛んだことがあり、今回 17 年ぶりですけれども、これがきっかけとなって、今後多くの方が島に行けるようなチャンスを共同経済活動の中で広げて行きたいと考えております。やはり日本人でありながら行ったことのない所でございますので、これがもう少し皆さんが行けるようになれば、必ずこの地域に色々経済効果も生まれてくるかなと思います。ただ、例えば首都圏からまっすぐ島に行って飛ぶような状況になってしまいますと、これは北海道への経済効果が薄れてしまいますので、何とか隣接地域の空港にワンバウンドしていただいて、そのワンバウンドしたお客様が、その地域を知っていただくことで経済効果が生まれるような、そういう仕組み作りを考えていきたいと思っております。

(石井委員長)

どうもありがとうございました。私も北方領土に 1 度だけ行ったことがあります、やはり行けない所に行くというのは、非常に優越感のある話で、非常にニーズが高いというのはご指摘のとおりなので、北方領土との交流という中で、日本人がもっと行き来できる、それをおっしゃるとおり中標津空港から飛ばすということを積極的にやっていただくと、自ずと空港の役割、ポジションが変わってまいります。今のところの北方領土隣接地域というのは、交流が無い前提での隣接地域なので、交通ということでいうと、実現利益が何もないところで、それを一歩変えるということについては、本当に地域を上げて取り組んでいただければ、随分違う絵が描けてくるのではないかと日頃から感じております。是非、お願いしたいと思っております。どうもありがとうございました。

一応一回り、これでご発言を頂戴いたしましたけれども、皆さんの色々な立場で、それなりの課題を出していただいたのかなと思っています。

私自身は、ビジョンを作るということにおいて、やはり後ろ向きの課題といえますか、解決しなくてはいけない課題も多いですけれども、航空ネットワークの拡充ということで発展的に取り組んでいける、推進していける、そういったことをまずはきちんとどう伸ばすかという議論を進めていただきたいと思っております。

旅客については既存のフルサービスキャリアの皆さんの底上げということと、LCCをどう位置づけて、もっと身近なものにしていくか、と言うような論点があろうかと思えますので、ぜひ、方策も含めて議論させていただきたいと思えますし、また貨物に関しましても、むしろ旅客については、観光ということで経済効果でございますけれども、貨物については、北海道の 1 次産業なり、加工産業にとって、輸出というのは非常に重要な論点

となつてきておりますので、より出しやすい、運びやすいという体系がどういう形で実現できるかということについても、ぜひ知恵を出して議論させていただきたいというふうに思っております。空港の民間委託についても、いずれにしても航空ネットワークの発展というようなことをどう受けていただくかという論点が我々の立場で言えば一番重要になりますので、まさにネットワーク拡充・強化につながる課題、整理すべき論点というものを個別に議論させていただきたいと思っております。いずれにしても人口減少というようなことで、厳しい状況というものも当然ございますけれども、そのことをどう埋めながら、航空ネットワークを発展的にどう整備していけるかということについて、今後の議論を皆さんと一緒にやらせていただきたいと思います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。

まだ時間ございますので、言い残したこと、私はもう一言という方がおられれば、いかがでございましょうか。遠藤委員、しゃべり足りなかったのではないのでしょうか。

(遠藤委員)

ご紹介で一つ言うと、今回ここに私どもが加わらせていただいたのは、昨年秋に発表しているのですが、来年度、2018年度から北海道の路線を拡充するということを方針として掲げております。具体的には二つありまして、千歳を拠点化するということ。こちらはよく取り上げられるのですが、もう一つ同時に謳ってありまして、千歳以外の道内空港に就航するというので、今、関空と千歳としか飛んでいなくて、今年の9月から千歳－福岡、千歳－台北、千歳－仙台と飛ぶのですが、より本格的に千歳を拠点化すること、そして千歳以外の道内空港に就航することも来年度に計画をしております。先程、中標津町の天野委員からもご紹介がありましたが、道内に道東・道央・道北・道南とありますが、今、各地を回ったりしてサーベイしながらどういう形で北海道の路線、ネットワークを拡充するのが自分たちにとっても地域全体にとっても、より適切なのかということのスタディを重ねておりますので、そういった中で今回ご列席の委員の方々からも是非色々なご意見を頂戴して進めていきたいと思っております。

(石井委員長)

二度もご発言いただきましてありがとうございます。他にはございませんでしょうか。

(道商連(参与代理出席))

道商連福井と申します。本来でしたら運輸交通審議会のとくに発言すれば良かったのですが、一つ今後の議論の中で重要になってくるなと思った点が1点あります。その他2点お話をさせていただきたいと思っております。

まず1点ですが、今回のビジョンに関しては2030年を目指してということでお話がありました。有珠山が前回噴火してから30年になる年になります。有珠山は20年から30年

周期で噴火しておりますので、もし万が一噴火して千歳の方に灰が降ったとなれば新千歳空港が機能停止する可能性もあります。今の段階から想定をしておくべきと思っております。これは空港だけの問題ではないですが、全ての交通機関に言えることで、これは想定しておかなければならないという年に入ってきたということだけをまず 1 点お話をさせていただきます。また、災害に関して、除雪体制につきましてはエアラインさんからも、商工会議所としても国の方に働きかけてほしいとのお話がありまして、私どもも昨今の空港の除雪体制、運休に関しましては問題意識を持っております。最近の雪は湿っている雪が多くなってきて、今の除雪機では対応できないというお話をいただいておりますので、私どもとしても国に働きかけていきたいと考えています。合わせて災害時に他の交通機関の情報、例えば JR が運行しているのか、空港は機能しているのか、飛行機は飛んでいるのか、という情報が残念ながらまだ一元的に管理できていないというところもあります。お客さんが新千歳空港に行かないと状況が掴めないという状況もあったとか、JR が動いていなかったのか、空港の職員の方が空港に行けなかったというお話も伺っておりますので、その辺の対応も今後必要になってくるのかと考えております。

今後の議論にあたって 2 点お話をさせていただきます。まず 1 点目、個人客対応をどうしていくかというところを少し意識しておいた方が良いかと考えております。政策投資銀行さんの調査ですと、レポートしているアジア圏のお客さんは今、半分以上が個人客になってきたというデータも出ております。このあたりを意識して議論を進めていく必要があると考えております。併せて、他の地域の空港にどう分散させていくかというところもありますし、空港から都市、観光地へのアクセスをどうしていくかというところも当然ありますが、やはり新千歳空港のキャパシティの問題も当然これは取り上げなければいけないと思っておりますので、今後の議論の中に置いていただきたいと考えております。レンタカーについても地元の方にお聞きしましたが、出発地に戻ってこないレンタカーも増えてきていて、乗り捨て状態になっていることもあり、その対応にも結構苦慮されているというお話を伺っておりますので、その辺りも情報として今後あった方が良くと思います。

最後に、議論の中でまだ整理はされていないと思いますが、今後、ハード整備なのかソフト整備なのかというところを意識してまとめていく必要があるのかなと思っております。ハードも新しく整備が必要なのかあるいは今のものをどう活用していくのかという部分もありますし、先程お話がありましたけれども新たな技術が必要なのかですとか、その辺をきっちり区切って議論していったらどうかと思っております。

あと余談でありますけれども、今後、海外に向けてということでもありますので、空港の名称をもう少し海外の方にわかりやすいような名称にするとか、もっと特徴的な名称に変えていくとか、あるいは知床という誰もが外国人の方は大体分かっていると思っておりますので、そういう名称をどう使っていくかという部分も議論していく必要があるのかなと思っております。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。名称の話まで組み込めるかどうかはちょっとあれですけど、今の知床は、鵜の目鷹の目でどこかつけたいという話は何となく地元では出回っているようですが、何点か、災害絡みの話等々出していただいた点は当然考慮すべきことだと思いますので、今後の議論の中で生かしたいと思います。どうもありがとうございました。

他にはよろしゅうございますか。そうしましたら、今日いただいたご意見につきまして事務局の方で整理をしていただきまして、フィードバックしていただくということと、次回以降の議論に生かしていきたいと思います。

最後に、その他ということで設けてございますけれども、全体を通して何かご発言等ございますでしょうか。最後に皆さんよろしゅうございますか。

それではちょうど時間にもなりましたので、本日の審議はこれで終わらせていただきます。マイクを事務局の方にお返しします。

(中島航空企画担当課長)

皆さん長時間にわたりご議論ありがとうございました。委員長から先ほどありましたけれども、本日のご議論については改めて事務局で整理をさせていただきます。後日、皆様に送付させていただきます。それから、皆さまから随時ご意見、ご質問、ご提案を受け付けておりますので、その際には事務局の方までお知らせいただきたいと思います。次回のこの会議でございますが、7月下旬から8月上旬ぐらいを予定しておりますので、また改めて日程調整等をさせていただきますと思います。

それでは以上をもちまして、第1回航空ネットワーク検討会議を閉会いたします。ありがとうございました。