

丘珠空港から社会資本整備のあり方を考える

平岡 祥孝

「グローバルな視点で考えて、ローカルな視点で行動する」とは、よく耳慣れた言葉である。一月二十七日、全日本空輸（ANA）が、丘珠空港発着の全五路線一四便を七月一日から新千歳空港に移転する旨を正式発表したときに、その言葉をあらためて思い出した。

昨年四月に報道され始めて以来、ANAは道内路線の新千歳空港集約という当初方針を貫いた。撤退であろうが移転であろうが、それは単なる言葉遊びに過ぎない。要するに航空会社から見放された空港となってしまうというだけである。重要なことは、空港にとつての顧客は航空会社であるということだ。使用機材・就行路線・発着枠・空港運用時間に大きな制約がある空港は、航空会社にとって戦略的に自由な経営が出来ないことに等しい。譬えて言うならば、日常生活にあつて消費者は、品揃えが少なく、ハードサービス、ソフトサービスの悪い店舗には足を向けない。それは消費者主権云々以前の問題である。筆者は、今回のANAの表明に何ら驚きもしなかつた。滑走路延伸を一五〇〇メートルで止めた時点から、この事態を予想していたからである。さらに、エアーニッポンネット

ワーク（Airnet）が事実上の運航会社になつたことは、ANA本社に意思決定権限を集中させた結果である。厳しい競争に晒されていればいるほど、採算性や事業性に基づく冷徹な「企業の論理」が貫徹されていく。一民間企業に対して公共性を旧来同様に訴えていくことが虚しく響いた。熾烈な競争下にあつて参入と撤退の自由という規制撤廃は、厳然たる事実だ。生活路線維持の公共政策と市場原理に基づく企業経営とは、峻別されなければならない。

筆者らは、一〇年以上にわたつて既存資源の有効的活用の視点から、潜在的に機能性が高い丘珠空港の活用について政策提言をおこなつてきた。アンケート調査結果やヒアリング調査結果等の分析に基づく研究報告は、『北海道自治研究』に幾度も掲載していた。札幌市を核とした道内航空ネットワーク網の充実を図るべく、一八〇〇メートルへの滑走路延伸とジェット化、空港運用時間の延長と道外路線開設、空港アクセス改善、地域住民参加型の空港運営が提言の中心であつた。

これらは古くて新しい課題であるとも言え

るが、札幌市の対応は如何なるものであつたか。もちろん札幌市は、これまでの整備実績や空港周辺対策の困難さを主張してきた。しかし、評価は他者がするものだ。たとえば今回のANAの経営方針に対して、道内ローカル空港を有する自治体は、札幌市とどこかだけ思いをひとつにして行動を共にしたのか。

世界的に見れば、プロペラ機からジェット機が主流となり、機材の小型化による多頻度運航である。財政余力がない昨今、この潮流を直視しつつ地域特性を踏まえて、将来を見通した戦略的投資や重点的投資が求められる。「徹底的に使う社会資本」の発想に立脚して、既存資源を部分的に改善して整備効果を大きく引き出し、装置産業である航空会社のコスト削減と生産性向上に寄与する整備が不可欠である。あえて誤解を恐れずに言えば、容易に撤退できないような困り込み状況を作り出す空港整備である。地方の時代と呼ばれて久しいが、防衛省管理空港の丘珠空港にも逐次投入の形でこれまで投資がおこなわれてきた。だが、中途半端な投資の結末は、かくの如し。失敗の本質はここにある。

道内の総合交通政策体系をどのように構築していくか。北海道や道都札幌市の責任は重大である。陳情や誘致に終始する時代は終わつた。鋭い洞察力に裏打ちされた政策論を大切にすべきだ。政策決定過程を念頭に置いた調整業務と落とし所ありきの対応では、大胆な政策提言も価値半減。公共選択論よりも地域政策論を駆使されることを願つて止まない。

（へひらおか よしゆき・札幌大谷大学短期大学部教授）