

時台から 17 時台に集中している¹⁰。この結果、東アジアから欧州方面、欧州方面から東アジア方面とも、1 時間から最大でも 4 時間以内の接続待ち時間で済むようになっている。特に日本の三大都市との接続は、到着時間が 15 時前後と遅い目に、また出発時間は 17:15～17:20 と早い目に設定されているため、平均待ち時間が 2 時間程度と、利便性が高くなっている。なお、ヘルシンキ空港は、他の欧州ハブ空港と比較し利用者数が少ない分、空港規模がコンパクトにできており、また各国語での乗り継ぎ案内人を常に待機させているため、乗り継ぎ所要時間が 30～40 分程度で済むため、乗り継ぎには十分であるという。

こうした工夫の結果、ヘルシンキ空港では、表 5 にみるように、東アジア各都市から、接続待ち時間 1～4 時間程度で、30 余りもの欧州都市との乗り換え接続が可能となっている。

表 5 ヘルシンキ空港の到着出発時刻編成（国際線のみ）

到着	到着	出発	出発
14:00	ベルリン	15:00	ブダペスト
14:05	フランクフルト	15:05	マンチェスター
14:05	ソウル	15:10	デュッセルドルフ
14:10	フランクフルト	15:10	大阪
14:10	ウィーン	15:10	デリー
14:15	リガ	15:15	ブリュッセル
14:25	アムステルダム	15:15	ロンドン
14:25	北京	15:15	パリ
14:30	ストックホルム	15:15	バンコク
14:35	キエフ	15:20	アムステルダム
14:35	上海	15:20	タリン
14:40	ブラハ	15:20	東京
14:40	チューリッヒ	15:25	イェーテボリ
14:45	ベルリン	15:25	ミュンヘン
14:50	ジュネーブ	15:30	マドリード
14:50	パリ	15:30	ミラノ
14:50	名古屋	15:35	デュッセルドルフ
14:55	バルセロナ	15:40	ブカレスト
14:55	ストックホルム	15:40	オスロ
		15:45	リュブリャナ
		15:45	ローマ
		15:45	ストックホルム
		15:45	シュツットガルト
		15:45	タリン
		15:45	ベニス
		15:45	ワルシャワ
		15:50	ハンブルク
		16:00	コペンハーゲン
		16:00	ブラハ
		16:00	コペンハーゲン
		16:00	イェーテボリ
		16:00	ロンドン
		16:00	マンチェスター
		16:00	ストックホルム
		16:05	ミラノ
		16:05	パリ
		16:10	ジュネーブ
		16:10	リガ
		16:15	アムステルダム
		16:15	ピリニウス
		16:20	デュッセルドルフ
		16:20	ロンドン
		16:20	ミュンヘン
		16:20	ローマ
		16:25	ストックホルム
		16:30	ブダペスト
		16:30	デュッセルドルフ
		16:30	チューリッヒ
		16:40	ブリュッセル
		16:45	グダニスク
		16:45	パリ
		16:45	ブラハ
		16:50	ストックホルム
		16:55	ストックホルム
		16:55	タリン
		17:00	ブダペスト
		17:00	フランクフルト
		17:00	マドリード
		17:00	シュツットガルト
		17:00	チューリッヒ
		17:05	バルセロナ
		17:05	ウィーン
		17:10	アムステルダム
		17:10	上海
		17:15	マラガ
		17:15	名古屋
		17:15	東京
		17:20	ブリュッセル
		17:20	ワルシャワ
		17:20	大阪
		17:25	バルセロナ
		17:30	ベルリン
		17:30	ハンブルク
		17:30	ストックホルム
		17:30	ソウル
		17:45	コペンハーゲン
		17:50	オスロ
		17:55	ロンドン
		17:55	オスロ
		17:55	ストックホルム
		18:00	リガ
		18:05	アムステルダム
		18:05	北京

資料：ヘルシンキ空港ホームページ時刻表より、筆者作成

（到着は 14 時台および 15 時台、出発は 16 時台、17 時台、および 18 時台の一部）

¹⁰ なお、東アジアではバンコクと香港のみ、この時間帯から外れ、到着は 6 時台、出発は 23 時台となっている。また、バンコクは曜日によっては 15:15 の到着便および 16:40 の出発便が存在し、欧州各都市との乗り継ぎ接続に便利なスケジュール編成となっている。

これら都市の多くは首都または欧州を代表する大都市であるが、他方で国際ハブ空港と言えるほどには遠隔地域との国際線がなく、東アジア各都市からも直行することのできない都市である。このことからヘルシンキ空港は、主要都市ではあっても、欧州四大ハブ空港都市に代表される「世界都市」よりは一ランク下の、東アジアなど遠隔地域との直行便のあまりないレベルの後背地都市群からの需要を束ね、東アジアとの遠距離移動の乗り継ぎ需要を掘り起こすことにより、東アジア各国との路線の維持に成功していることが窺える。

4. 後背地旅客需要取り込みの経済効果

それでは、ヘルシンキ空港は実際、どの程度の乗り換え需要の取り込みに成功しているのだろうか。まず、アジア路線拡充に伴い、フィンランド航空にとってのアジアの重要性は、年々高まる傾向にある（表6）¹¹。フィンランド航空の路線数に占めるアジアの割合は、2010年時点でも全体の2.5%程度に過ぎず（バンコクは除外）、一見かなり小さいように見えるが、A340という大型機材による運行であることと、搭乗率がやや高めであるため、旅客数では17.4%と全体の6分の1余りを占める。さらにアジア路線は輸送距離が長いと、旅客キロ数で見たときのアジアのシェアは47.3%と全体の半分近くにも達する。しかもアジアのシェアは年々拡大傾向にある。もはやフィンランド航空にとってアジア路線は、成長を支える経営の柱と言っても過言ではない。

こうしたアジア路線利用者の70%程度は、乗り継ぎ客であるという¹²。フィンランド航空のアジア路線のほぼ全ては、1日1便であることから、こうした乗り継ぎ需要の取り込みがなければ、これらの路線の維持は不可能であったであろう。

さらにもう一つ注目すべきは、貨物取扱量の伸びである。フィンランド航空の貨物輸送の大半（85%余り）はベリー貨物¹³であるが、2010年時点での貨物取扱量全体に占めるアジアの割合は、全体の6割近く（約73000トン）、うち定期便のみに占める割合は7割近くと圧倒的である（不定期便および貨物専用機の地域別区分は不明）。アジアとの貨物輸送には、タイやインドとの貨物も含まれるが、大半は中国、韓国、日本といった、東アジアが占めると考えられる¹⁴。一般にA340のような大型旅客機が生み出すベリー・スペースの容量は15トン程度と言われるため、東アジア7都市への旅客便が生み出す貨物スペースは片道105

¹¹ なお、フィンランド航空の統計データの「アジア」には、タイ（バンコク、プーケット）やインド（ムンバイ）向けの利用者也含まれているが、大部分は日中韓3カ国の東アジア需要が占めると考えられる。

¹² フィンランド航空プレスリリース

（http://www.finnairgroup.com/group/group_11_2_2.html）2007年10月29日記事参照。

¹³ 旅客機の腹部貨物室のこと。

¹⁴ なお、東アジアに占める日本発着貨物の割合は、約5分の1であるという。雑誌『Space』2006年4月号、p.12参照。

表6 フィンランド航空輸送実績の推移

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
乗客数(1000人)	7537	7037	6849	8149	8517	8792	8653	8268	7433	7139
定期便割合(%)	81.24	81.74	81.55	83.23	83.65	85.88	86.19	84.05	84.89	87.57
うち欧州(%)	40.25	40.04	40.90	45.57	49.19	51.20	51.85	48.70	49.40	50.26
うち北米(%)	1.93	2.09	2.08	1.93	1.89	1.62	1.62	1.87	2.22	2.06
うちアジア(%)	3.75	5.50	6.25	7.56	8.31	10.12	13.07	15.71	15.58	17.41
うちフィンランド国内(%)	35.30	34.11	32.31	28.18	24.27	22.93	19.65	17.79	17.69	17.84
不定期便割合(%)	18.76	18.26	18.45	16.77	16.35	14.12	13.81	15.96	15.11	12.43
座席キロ数(100万人km)	18489	17785	18644	21907	23038	23846	26878	29113	26260	25127
定期便割合(%)	69.53	70.91	72.33	74.50	74.92	77.56	80.04	79.75	79.31	83.68
うち欧州(%)	37.71	35.25	34.27	34.68	34.01	32.67	32.15	28.94	28.90	29.76
うち北米(%)	7.13	6.78	7.00	6.00	5.80	4.77	4.10	4.14	5.03	4.83
うちアジア(%)	12.16	17.15	20.17	24.40	26.81	32.76	38.29	41.91	40.80	44.37
うちフィンランド国内(%)	12.53	11.74	10.88	9.41	8.31	7.36	5.50	4.78	4.58	4.70
不定期便割合(%)	30.47	29.09	27.67	25.50	25.08	22.44	19.96	20.22	20.69	16.32
旅客キロ数(100万人km)	12796	12793	12971	15604	16735	17934	20304	28857	19935	19222
定期便割合(%)	60.74	64.03	64.71	68.11	69.88	73.85	77.27	57.90	76.69	81.49
うち欧州(%)	29.33	28.16	27.86	27.95	28.82	29.32	28.83	19.16	25.41	25.69
うち北米(%)	7.52	7.61	7.36	6.81	6.51	5.26	4.54	3.53	5.47	5.05
うちアジア(%)	14.01	19.21	21.21	26.06	28.38	33.71	39.49	32.37	42.22	47.27
うちフィンランド国内(%)	9.88	9.05	8.28	7.29	6.17	5.57	4.40	2.83	3.59	3.48
不定期便割合(%)	39.26	35.97	35.29	31.89	30.12	26.09	22.73	17.99	23.31	18.51
貨物輸送トン数(トン)	72030	72084	73416	86245	90242	93807	98684	102099	89234	123154
定期便割合(%)	77.42	81.99	89.09	85.71	85.96	88.21	93.52	96.80	97.46	85.12
うち欧州(%)				30.41	28.52	24.78	22.69	20.28	20.56	17.40
うち北米(%)				9.18	8.76	8.67	7.50	7.36	7.45	6.66
うちアジア(%)				40.88	44.12	50.65	59.95	66.07	66.44	59.20
うちフィンランド国内(%)				5.24	4.56	4.11	3.38	3.06	3.01	1.86
不定期便割合(%)				0.55	0.44	0.40	0.47	1.13	1.43	0.93
貨物専用機割合(%)	22.58	18.01	10.91	13.73	13.60	11.39	6.01	2.71	1.10	13.95

資料：フィンランド航空ホームページ統計データより筆者作成

トン、往復 210 トン、したがって年間約 77000 トン程度と推測される。フィンランド航空の、後背地旅客乗り継ぎ需要の取り込みによる東アジア向け路線の増便は、航空貨物輸送のための定時性の高いベリー・スペースを大量に生み出し、そのことが航空貨物貿易の拡大を支えることとなったと言える。一般に、航空貨物のトンあたり輸出入価額は日本の成田空港の場合、平均 1700 万円余り、うち欧州方面に限れば平均 2900 万円余りであるので、後者の値を基にすると、東アジアとフィンランド間の、航空貨物輸送による貿易額は、2 兆円を超すと推測される¹⁵。これは、フィンランドの GDP 約 20 兆円の 10%を占める数字である。その大半が電子関連部品であり、このことがフィンランドの携帯電話会社ノキアの競争力を支える一因である可能性も考えられる。

¹⁵ 但し、その全てがフィンランドの貿易額ではなく、かなりの部分は他国に転送され、他国との貿易額としてカウントされると考えられる。

以上でみてきたようなフィンランドの経験は、たとえ人口・経済規模で劣っていても、後背地との位置関係という、自然地理上の立地条件に恵まれた国や都市は、政策次第で他国からの後背地需要を取り込むことで、輸送路線接続ネットワークの中心的地位を獲得し、発展できるということを示唆している。それではこうした欧州におけるフィンランドの経験は、今日東アジアで繰り広げられる航空ハブの地位獲得を巡る競争に、どのような示唆を与えるのであろうか。

5. 東アジアにおける国際空港間ハブ競争

今日、東アジアにおいても、各国で巨大空港の新規開設が相次いでいる。そうした中、各国、都市間では、国際ハブ空港の地位獲得を巡る競争が激化している。なかでも日本にとっては韓国の仁川国際空港の開港は、大きなインパクトを与えた。仁川国際空港は、2002年に開港されたばかりであるが、その後、日本の25もの地方都市との間で路線を開設している。そうした中、日本側では仁川国際空港が日本の特に地方から、国際旅客需要を奪ってしまうのではないかという懸念も頭をもたげてきている。2010年秋の、前原国土交通大臣の、「仁川は日本の地方空港のハブと化している」との発言は、各界に衝撃を与えた。

それではこうした仁川の、乗り継ぎ拠点空港としての競争力は、どこから生まれるのであろうか。まず、日本の諸空港に対する仁川の圧倒的な着陸料の安さがしばしば指摘される。しかし、成田や羽田の場合、高い着陸料の下でも既に発着枠は満杯であり、さらに多くの航空会社がさらなる乗り入れを希望しており、したがってこれは外国からの低価格競争圧力の問題ではなく、国内の発着能力の制約問題である。

仁川のもう一つの強みは、韓国の面積の小ささと、四角形に近い国土の形からくる、航空移動需要の小ささである。例えばソウルから釜山までは、直線距離で約300kmと、東京-名古屋間の距離より少し長い程度であり、移動の大半は高速鉄道による¹⁶。また、ソウルからの航空輸送が必須の済州島の人口は60万人しかなく、需要に限りがある。こうした国内航空移動の需要の少なさが、国際線の発着枠に余裕をもたらしている。さらに仁川では、現在3本ある滑走路を、将来的には5本にまで増設することが可能である。他方で、日本の場合、羽田は既に4本の滑走路と、41万回の発着枠を有するが、地方都市との移動にその多くを取られ、仮に成田空港との国内・国際線棲み分け問題が解決したとしても、発着枠にそれほど余裕がない。例えば札幌、新千歳空港の路線だけでも1日の発着回数は104回（注：JR時刻表より）、年間38000回にも達する。これに福岡（1日の発着回数94回）、北九州（34回）、大阪（82回：伊丹+関空）、神戸（16回）、沖縄（52回）、広島（30回）、岡山（18回）北九州（34回）、熊本（38回）、宮崎（32回）、鹿児島（40回）、長崎（26回）、大分（26回）、高松（24回）、松山（24回）、徳島（18回）、高知（18回）、小松（22

¹⁶ 日本では、飛行機の東京-名古屋便は、新幹線の開通に伴い、廃止された。