

外国旅行需要が確保できることも、こうしたスケジュール編成の背景にあると考えられる。

さらに仁川で乗り継ぎ可能な都市でも、日本国内の陸路移動で三大空港に移動可能な都市が多い。例えば岡山は関西空港まで 2 時間弱、広島や高松は 3 時間弱、新潟からは成田空港まで 3 時間余りで到着してしまう。その結果、地方乗客の多くは、不慣れな外国での乗り継ぎよりも、国内での陸路による三大国際空港への移動を選択していると考えられる。

他方、北米から中国への路線接続についてみると、北米 - 仁川間は早朝 3:50~5:20 と、15:00~18:35 の時間帯に集中する一方、仁川 - 中国間は、幅広い時間帯に分散しているため、かなりの都市に接続可能である。しかしこれは、接続を意識した時刻設定というよりも、元々仁川の中国路線がかなり多い (26 都市と、成田の約 2 倍) ことからきている。

しかし、今後、中国、なかでも中国地方都市からの外国旅行者数が増加すると、かつての釜山のコンテナトランシップ貨物需要取り込み戦略と同様、中国から北米への乗り継ぎ客需要の取り込みを狙った戦略を、仁川あるいは韓国航空会社が積極的に仕掛けてくる可能性がある。こうしたなか、日本は、その地域性を活かしてどのような発展戦略を採ればよいのであろうか。

## 6. 新千歳空港ハブ化の可能性

ヘルシンキ空港の成功例と比較した場合、東アジアの都市で北米、なかでも北米西海岸地域への乗り継ぎハブ拠点として、最も理想的な位置にあるのは、札幌の新千歳空港である (図 4)。北米 - 東アジア間における新千歳空港の地理的位置は、東アジア - 欧州間におけるヴァンター空港と似通った関係にあり、北米 - 東アジア間の大圏航路上に位置している。また、成田空港とは異なり同空港は 3000 メートル級の滑走路を 2 本抱え、発着枠には余裕があり、積雪による欠航率もさほど高くはない。後背都市圏の規模は、日本の三大ハブ空港や仁川に遙かに劣るが、ヘルシンキ空港の事例でも見たとおり、乗り継ぎハブ空港としての発展の最も重要な条件は、空港周辺人口の規模ではなく、その地理的位置である。

それでは新千歳空港は、なぜこれまでハブとして発展できなかつたのであろうか。理由の一つは東アジアの所得の低さと、東アジア各国の外国旅行需要、なかでも旅費の高い欧米先進国向けの需要の低さによる。一般に海外旅行需要は一人あたり所得水準が 5000 ドルを超えた辺りから急増するが、東アジア諸国のなかでこの水準に達する国は限られている。中国の場合、北京や上海といった三大都市圏の一人あたり GDP は、既に 1 万ドル前後に達するが、国全体のそれはまだ 4000 ドルを超えたばかりであり、需要の広がりには欠ける。また、国際空港を有する主要都市から周辺都市への陸路アクセスの悪さも、影響しているものと考えられる<sup>20</sup>。さらに先進国ビザ取得条件の厳しさが、これに追い打ちを掛けている。

---

<sup>20</sup> 例えば筆者は、中国の青島市から 80km ほど離れた内陸の平度市を度々訪れるが、青島空港からの鉄道、バスはなく、移動には知人の送迎に頼るほかない。

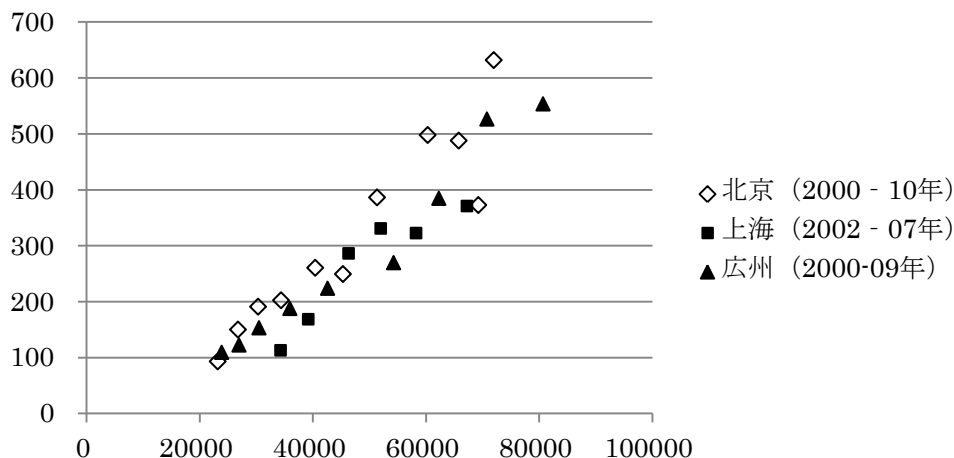
図4 新千歳を中心とした、北米西海岸主要都市と、東アジア主要都市の位置関係



資料：Great Circle Mapper (<http://gc.kls2.com/>) を用いて描いたものに加筆修正して作成

その結果、北米への旅行者数は、現時点ではまだ低い水準にとどまっている。例えば 2009 年時点での、日本人の海外旅行者数は 1500 万人である一方、中国人海外旅行者数は 5200 万人と日本を遙かに上回るが、その目的地は香港やマカオといった地域、および東南アジアを中心とする近隣国に偏り、先進国への旅行はビザ取得の難しさもあり、少数に止まる。例えば 2009 年の日本人の北米への旅行者数は、291.8 万人というが、人口が 10 倍以上の中国人のアメリカへの旅行者数は、2010 年時点で 74.3 万人と、日本のわずか 4 分の 1、人口あたりでは 40 分の 1 以下である。東南アジアについても同様であろう。このことが、中国東南アジア合わせて 20 億近く、欧州の 4 倍もの人口を有するにも拘らず、東アジアから北米への旅客需要が確保できない最大の理由である。また、東アジアの高所得国である日本、韓国、台湾の人口は合わせて 2 億程度であり、しかも既に大都市圏、特に北米向け旅客の直接後背地市場規模の際立って大きい成田と仁川から北米への直行便が多数運航されており、他のアジアの都市の空港から北米への移動の多くもこれら都市の空港経由でなされており、別の都市が新規に北米への乗り継ぎ需要を開拓する余地は、現時点では乏しい。

図5 中国三大都市の一人あたりGDPと、人口1万人あたりの外国旅行者数の推移



資料：各市統計年鑑各年度版より、筆者作成

しかし将来的にはこうした状況が大きく変わる可能性がある。まず、今後の中国を始めとする東アジア諸国のさらなる所得上昇と、先進国側の中国、東アジア観光客に対するビザ要件の緩和によって、北米への観光客数は、急激に伸びる可能性がある。実際、北京、上海、広州といった中国の三大都市ではここ数年、所得水準の上昇に伴って、外国旅行者数が急激に伸びている（図5）。こうしたなかで、中国の場合、今後は三大都市圏以外の主要都市（直轄市や主要な省都、大連、青島、深圳といった副省級市等）の北米向け旅行需要も、拡大していくであろう。こうした都市のいくつかは、将来的にはニューヨーク、ロサンゼルスといった北米中核都市には、直行便が定期的に運航される可能性はある。しかし他方でこれら都市の全てが、その他の北米主要都市への直行便を成り立たせるだけの需要が確保できるとは考えられず、そこに、ヘルシンキ・ヴァンター空港と同様、乗り継ぎ拠点としてこうした各地からの後背地需要を束ねるハブ空港の成立する余地が広がってくるものと考えられる。その時、乗り継ぎに最も有利であるのは、地理的に東アジアで最も北米に近く、かつ主要航路からの乖離（deviation）が最も小さい都市であり、新千歳はその候補として、特に中国南部や東南アジア地域との乗り継ぎ接続に、恵まれた立地条件下にある。加えて成田空港とは異なり、発着枠には余裕があり、空港拡張の余地も大きい。

加えて北海道には近年、中国における「非誠勿擾」（2008年）（日本語タイトル「狙った恋の落とし方」）の大ヒットもあり、北海道への観光ブームが起こっている。今のところ、新千歳に直行便が飛ぶ中国および台湾の都市は、上海（週4便）、北京（週2便）、大連（週2便）、香港（週6便）、台北（週14便）の4都市に過ぎないが、それでも北海道への観光客数は、2010年で年10.2万人にも及ぶ（表9）。今後は中国のさらなる所得水準の上昇と、日本のビザの年収制限等の規制緩和により、観光客数はますます増加し、これに伴い新千歳への直行便乗り入れ都市も、増加していくであろう。現在の香港、台湾の観光客数データを参照すると、近年は人口700万の香港からの路線ですら7万人、人口2300万の台湾か

表9 国・地域別 空港別入国者数 (2010年)

国籍	総数	新千歳	釧路	仙台	羽田	成田	中部	関西	福岡	那覇
日本人帰国者	16611884	114188	276	78652	1191749	8710107	1625226	3353402	733884	45455
外国人総数	9443696	362597	8253	55003	750831	4196291	506636	1745355	483651	140080
アジア	7213270	327968	8209	53169	669967	2557681	442526	1468570	458218	127133
中国	1661222	31123	139	11161	134697	720177	115396	407803	63109	9854
中国(台湾)	1311052	117561	6076	15852	36233	501843	112844	224581	76868	52781
中国[香港]	483600	71091	-	3656	59051	172840	24067	92277	8935	43416
韓国	2686867	88982	1895	21693	399097	512856	102515	536497	265887	15367
インドネシア	84340	1169	9	13	2210	52762	5813	17882	2983	207
フィリピン	183041	1195	-	61	787	101707	31210	34543	9214	1380
タイ	236143	2381	71	322	4957	134730	23536	55024	12164	1023
ベトナム	50085	49	7	154	373	30021	4555	11249	2372	155
その他	418780	10689	11	149	29146	268026	19065	69882	14667	1739
ヨーロッパ	915567	15119	-	696	35448	655569	24473	127794	9657	5249
北アメリカ	944788	11269	39	929	36029	724996	25376	87251	11383	6239

資料：法務省入管統計より、筆者集計。

らですら、近年は11.7万人もの入国者がある。今後直行便の新規乗り入れ、増便が4つの特別市や16ある副省級市クラスの都市を中心に拡大していけば、これら都市の人口規模から考えて、潜在的には数百万人もの旅行者が、北海道を訪れる可能性がある。そうなれば、北米への乗り継ぎ接続便を開設する余地も、拡大していくであろう。加えて、2009年の12月には、日米間での「完全なオープンスカイ化」に関する合意がなされた<sup>21</sup>。その結果、いわゆる「以遠権」の獲得により、アメリカの航空会社はアメリカから日本、さらには第三国への路線開設が自由にできるようになった。このことはアメリカの航空会社による、あるいは日米航空会社間による、日米間から東アジア第三国への接続の便利なスケジュール編成を、より一層容易にさせるものと考えられる。

またこれら地域からの旅行者が仮に一人あたり10万円消費するとすれば、その経済効果は数千億円にもなり、GDP約20兆円弱の北海道経済にとって、相当のインパクトをもたらすであろう。また、新千歳には既に日本国内の道内や他の15の都市への便もあり、これらの都市から北米への乗り継ぎ利用も拡大するであろう。なかでも新千歳-羽田は単独の路線としては、世界最大の利用者数を誇る。さらに北米との旅客航空輸送の拡大は、大量のベリー・スペースの供給による、航空貨物貿易を拡大させる可能性も秘めている。

現在のところ、新千歳のハブ化は、隣接する航空自衛隊基地との兼ね合いや、安全保障上の問題もあり困難である。しかし近い将来の旅客需要拡大による北海道経済活性化の機会を確実に捉えるためにも、その可能性については、今から検討がなされるべきであろう。

<sup>21</sup> 「Space」 February 2010、p.4~11。

## 7. 結語

この章では、フィンランドを事例に、人口、経済規模で劣る周辺都市が、その自然地理的な立地条件を巧みに活かし、空港ハブ都市として発展できる可能性について考察した。また、そのことを基に、フィンランドの成功事例が、今後の東アジアにおける空港間競争に示唆するものは何かについて考察を行った。人口、経済規模は、ハブ空港の地位形成に重要である。しかしフィンランドの成功例からもわかるように、周辺地域の空港も、地理的な立地優位性があれば、接続スケジュール編成を巧みに行うことで、国外後背地からの乗り継ぎ需要を取り込み、多くの路線を呼び込み、中心都市の人口・経済規模での優位性を覆し、ハブとして発展することが可能である。東アジアにおいて、新千歳はヘルシンキのような、乗り継ぎハブとしての発展を目指す上で、天賦の理想的な立地条件下にある。

一方で、これらの空港の立地優位性は、独占的なものではなく、他地域との潜在的な競争圧力にも晒されている。ヘルシンキの場合、今後東アジアの対欧州航空利用者数の重心が、日本からより西の中国へとシフトするにつれ、また欧州側においては今後、経済の重心がより東欧方面へとシフトするにつれ、その立地優位性が薄れ、より南東方面の都市、具体的には特にモスクワが競争力を増していく可能性がある。また、新千歳の場合、仁川が大きなライバルとして立ち塞がる可能性がある。仁川は、北米へと向かう上で、日本や中国東北地域の需要を取り込む拠点としては適さないが、他方で東アジアのより南方方面へのフィーダー輸送距離は新千歳よりも短く、またソウルという巨大都市圏を背景に、既に中国や北米に多くの路線を開設済みであることは強みである。

また、中国国内の北京や上海も、大きなライバルとなる可能性がある。欧州の場合、四大空港が比較的欧州大陸の西に位置するなかで、ヘルシンキ空港が後背地からの乗り継ぎ需要を取り込む上で、距離に関する優位性を発揮し安い立地条件下にあるのに対し、北京や上海は中国の国土の北、東に位置し、内陸部からの需要を取り込みやすい立地条件下にある。但し北京や上海の場合は仁川とは異なり、日本の羽田と成田の関係と同様、国際空港機能と国内空港機能が2つの空港で分離されているため、乗り継ぎ時間の面で、かなり不利となるので<sup>22</sup>、この面では新千歳が付け入る余地は存在する。

今後、東アジアにおいても、中国（特に中国南部）や東南アジアの経済発展に伴う外国旅行客の増加に伴い、これら後背地域のトランジット需要を取り込んだ、東アジア北東部から北米への直行路線増設の余地がさらに広がっていくであろう。これをうまく利用すれば、日本は躍進著しい東アジアの発展活力の一部を、国内地域の発展に取り込むことができるであろう。今後こうした機会をうまく活かすような地域発展戦略の策定が望まれる。

---

<sup>22</sup> 例えば上海の場合、国際空港機能を主に担う浦東国際空港と、国内空港機能を担う虹橋国際空港は、地下鉄2号線で直結はされているものの、距離的には50km以上離れており、約1時間半もの移動時間を要する。また、リニアモーターカーを利用すれば、所要時間は約1時間で済むが、龍陽路での乗り換えを要する。

## 参考文献

仁川国際空港ホームページ <http://www.airport.kr/jpn/airport/index.jsp>

上村敏之・平井小百合（2010）『空港の大問題がよくわかる』光文社新書

エヌ・エヌ・エーASEAN 編集部（2008）『ドキュメント アジアの道 物流最前線のヒト・モノ群像』唐津雅人（2011）『羽田 vs 成田』マイコミ新書

関西国際空港ウェブサイト <http://www.kansai-airport.or.jp/index.asp>

金兌奎（2007）「仁川空港を中心とした国際航空貨物のトランジット輸送の実態に関する研究」『運輸政策研究』Vol.9, No.4

黒田勝彦、家田仁、山根隆行 編著（2010）『変貌するアジアの交通・物流』技報堂出版  
上海機場集団有限公司ウェブサイト <http://www.shanghaiairport.com/>

杉浦一機（2010）『エアライン敗戦』中公新書ラクレ

杉谷愛・丹生清輝（2010）「地方空港における国際路線・旅客の推移と現状」『国土技術政策総合研究所資料』No.603

中部国際空港ウェブサイト <http://www.centrair.jp/index.html>

東洋経済新報社（2008）『週刊東洋経済』2008年7月26号「エアポート&エアライン」

成田国際空港ウェブサイト <http://www.narita-airport.jp/jp/>

フィンランド航空ウェブサイトプレスリリース

[http://www.finnairgroup.com/group/group\\_11\\_2\\_2.html](http://www.finnairgroup.com/group/group_11_2_2.html)

北京首都国際空港ウェブサイト <http://www.bcia.com.cn/>

ヘルシンキ空港ウェブサイト [http://www.helsinki-vantaa.fi/home\\_jp](http://www.helsinki-vantaa.fi/home_jp)

香港国際空港ウェブサイト <http://www.hongkongairport.com/eng/index.html>

IATA (International Air Transport Association) (2010) *World Air Transport Statistics (WATS)*

U.S. International Air Passenger and Freight Statistics report

<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/usstatreport.htm#data>

World Bank (2008) *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*.

(日本語訳 世界銀行『世界開発報告 2009 - 変わりつつある世界経済地理』)

## 中国語文献

北京市統計局、国家統計局北京調査総隊編『北京統計年鑑』

上海統計局編『上海統計年鑑』

広東省統計局、国家統計局北広東調査総隊編