

地域開発における新しい
視点を求めて
— 地方空港整備をテーマとする
ケーススタディ —

大坂末富

目 次

北海道の空港新時代
空港施設整備と航空輸送需要
航空輸送の発達と道民生活
空港施設整備のアセスメント
「臨空港型工業」の基本概念
「臨空港型工業」の実像
臨空港型工業の成立可能性
航空機による（中間）製品輸送
国際臨空港型工業の立地
臨空港型産業の定義
「臨空港」地域の範囲
臨空港産業と広域行政
千歳空港の国際化と航空当事者

北海道の航空新時代

ここ数年来、北海道における空港整備事業の進展は、誠に目覚ましいものがある。

年間約8百万人の発着客と、特に単一航空路線としては世界最大といわれる

原稿受領日 1980年11月4日

東京～千歳線(昭和54年の輸送旅客数4.5百万人は、次位のニューヨーク～ワシントン間の2百万人を2倍強と大きく引き離している)を擁する「札幌・千歳空港」は別としても、昭和50年来、着々と滑走路延長工事が続けられ、54年には地方路線としては初めてワイドボディ機L1011の就航をみた函館空港、昭和48年の釧路空港ジェット化、56年3月にジェット化の予定される帯広新空港の開港これに既にスケジュールに乗って動き出した旭川・稚内・女満別空港の新・改設など、道内主要空港のみだけでも、正に繰ぐるみの「航空新時代」突入といえる。第3次北海道総合開発計画と、これを引き継ぐ北海道発展計画の成果と評価できよう。

しかも、北海道の航空新時代を告げる動きは、これにとどまるものではない。永年にわたる道民の「悲願」であった、中心空港札幌・千歳空港の国際化についても、昭和53年を端緒とするチャーター便による海外への直結は、臨時施設ではあるが、関税・入国・検疫のいわゆる C. I. Q. が整備され、昨54年には年間150便、輸送客数2.3万人を数えるにいたった。これを引き直せば、同空港からは実に毎週3便の国際便が離発着している訳であり、更に、年度内には、待望久しい国際定期路線の開設も予想されるにいたり、これと同時に唯一の欠けていた国際空港施設である農林省所管の動植物検疫施設の設置も約束されている。また、当初は昭和53年度開港が予定されながら、実際には、殆んど「幻の空港」視されかかっていた、国際級の新千歳空港についても、昭和60年代当初の開港が、ほぼ約束されるにいたっている。こうして、これまで、表面的にはともかく、実態的には具体的動きをみせなかった、道内関係民間機関も、遂に昨54年度、千歳空港国際化に対応する具体的研究に着手し、自腹を切って、視察団を海外に送るまでにいたった。

こうした状況は、航空関係筋で、しばしば「北海道は九州などと較べて10年はおくれている」と云われた状況を一挙に跳ね返す画期的なことと云えよう。

空港施設整備と航空輸送需要

空港施設の整備は、当然に、航空旅客の大巾な増加をもたらす。この表現は

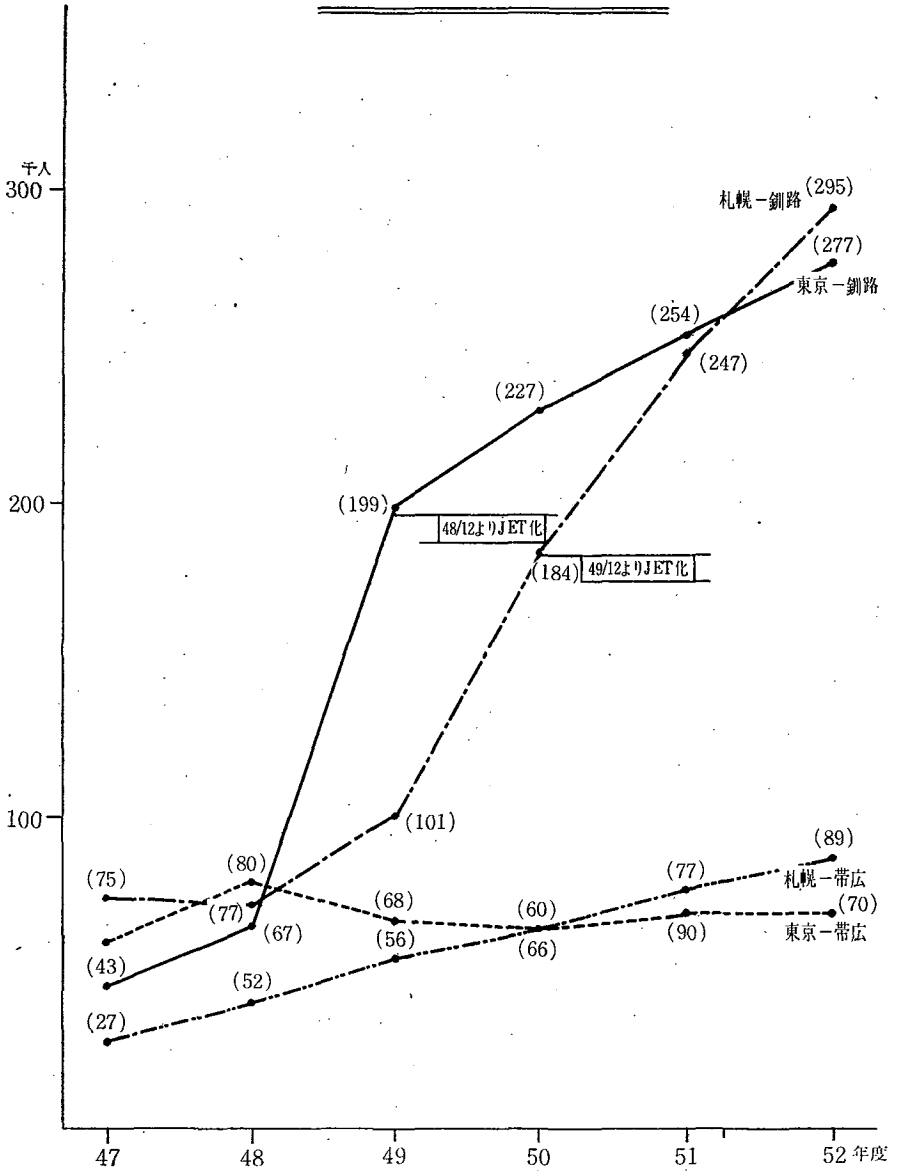
或は、本末転倒であり、航空旅客の増加が施設整備の起因であるべきだといわれるかも知れない。しかし、道内に限らず、航空に関する限り、航空機のジェット化が、航空旅客の飛躍的増大を招来している事実をみる限り、施設整備の先行が新しい需要を創造すると断言して良さそうである。ここでは、その、いちいちについて触れることをせずに、事実(図・表)をもって、理解を得るにとどめよう。

表2-2 JET化路線とYS路線との比較

路線 年度	東京～釧路		東京～旭川		東京～帯広	
	旅客数	利用率	旅客数	利用率	旅客数	利用率
47	43,252 (100)	—	59,102 (100)	70.3	61,660 (100)	—
48	67,458 (156)	—	75,113 (127)	82.4	79,892 (130)	85.7
49	199,478 (461)	70.4	80,070 (135)	76.6	67,595 (110)	77.0
50	227,333 (526)	76.5	80,020 (135)	74.8	66,503 (108)	72.0
51	254,479 (588)	77.3	78,982 (134)	80.9	70,068 (114)	73.4
52	276,574 (639)	75.2	75,444 (128)	82.5	70,033 (114)	77.5
人口	釧路市 213,059		旭川市 336,909		帯広市 147,745	

航空は、いまさら、こと新だてて云うまでもなく、他のあらゆる交通機関に較べて、最も迅速な輸送を約束するものである。しかも、その特色は輸送距離が長大であるほど顕著な効果を生み、かつ輸送量が大きくなれば、最も経済的な輸送機関としての有利性まで兼ね備えるに至る。このことは、かつては世界の海に様々のロマンを生んだ豪華客船が今日では、極く限られた一部の「特権階級」のぜい沢のシンボルとしてしか残存できなくなっていること、あるいは、

旅客輸送実績の推移



つい最近まで、例外的なことで考えられていた「航空貨物輸送」が日常的なものとなりつつあることに良く示されている。蛇足ではあるが、1～2の例をあげよう。資源小国として、わが国は、鉄鋼石などをはじめ、今日では「国民の生存」を支える基礎物資となった石油（さればこそ、昭和48年来の石油価格新時代が、国民生活を根底からおびやかしている訳だが）はもとより、食糧にいたるまで（ちなみに、昭和50年代の食糧自給率は75%に満たない）、輸入に依存せざるを得ない。この代価は、当然に輸出によって賄なわれる（さもなければ、ガリオア・イロアなどに象徴される外国の援助によらざるを得ないが、当時の生活の悲惨さを繰り返すことは誰しも望むまい）。こうした輸出のなかでも、最も尖鋭的な、それ故にこそ、将来に期待のかけられる、電子機器、光学機器をはじめとする精密機器類の殆んどは、今日では、その輸送を航空に依存している。また、それあってこそ、文字通り、世界の隅々の街にいたるまで日本商品のブランドが堂々と掲げられる。また、その余りに急激な世界市場占拠の動向から、対外貿易の上で、各地で摩擦を生じている自動車についても、今日でこそ、海上輸送に依存しているものの、やがては、例えばジャンボ・グッピーといった超大型機の一般化により航空輸送に切り替えられることも夢としないようである。

航空輸送の発達と道民生活

あるいは、例が、いささか飛躍しすぎたかも知れない。もっと地道に、北海道にかかわりのある事例をとりあげてみよう。北海道から道外に移出される航空貨物は、昭和54年に8万tであり、これは過去10年間に、4倍以上になっているが、その主力は、生鮮魚貝類あるいは特産の青果であって、全体の7割強を占めている。こうして、北海道の味覚は全国に行きわたっている。その結果として、これらの商品について、いわゆる産地高の現象が起り、道民の口になじみにくくなった弊害はあるにせよ、生産者にとって、航空輸送のもたらした「経済効果」は、はかり知れない。

逆に、道外から北海道に移入される航空貨物のうち最大のものは、婦人服類を中心とするファッション商品であるといわれる。その実態は、数字的には必ずしも明らかではなく、僅かに統計表の紙背に読み取らざるを得ないのが実態であるにせよ、例えば「東京のファッションは他の何処よりも、まず札幌に流行する」といわれる事態を支える大きな要因であることは間違いない。

こうして、電波通信技術の進展による TV、ファクシミリ（これにより本州系新聞の全部が道内における本州との同時印刷を行っていることは良く知られているが）などマス・メディアの活躍や、電話等によるパーソナル・コンタクトなどに加え、最近では CD・ATM に象徴されるコンピュータを媒介とする金融取引などのシンクロナイズドなどが情報化時代を支えるとせば、航空輸送の発達には、「人」と「物」の移動の両面で、これを実物面から裏打ちしているといえる。

南北4,000kmと長大な日本列島の最北端にあって「さいはて」の恨をかこっていた道民にとって、航空輸送の発達がもたらした、物質的・文明的な、換言すれば、経済的・社会的恩恵は、誠に測り知らないものがあるといつて過言ではない。

空港施設整備のアセスメント

空港を中心とする施設整備が、航空輸送の利点發揮に大きく役立ち、旅客・貨物の両面で新しい需要を喚起するというよりは、むしろ「創造」して、地域住民の社会的・経済的活動の躍進に大きく貢献することは良く知られている。その概要は以上にみた。

しかし、反面、空港整備に伴う航空機の離発着増と、近時の空港整備の主要なポイントとなっている使用機材のジェット化および大型化は、空港周辺地域における、主として騒音および排ガスを中心とする、いわゆる「航空公害」問題を生ずることとなる。

ここで、「いわゆる航空公害問題を生ずることとなる」として、断定的記

述を取らなかった理由は、1つには、大型ジェット機の離発着時における主として騒音および排ガスなどに起因する社会的弊害が度外視できない程度のものであり、認識されるにいたって以降、エンジンなど機材および操縦その他航空側における各般の技術改善が行なわれ、また空港の施設と配置に様々の改善が顕著に行なわれたことへの評価が正しく下されるべきであろうことを強く意識していることによる。しかし、いま一つには、例えば成田の新東京国際空港の建設をめぐる社会的抵抗が代表するように（同様の例は、全国的代表例としては、大阪伊丹国際空港をめぐる見解の対立が、同空港における航空機離発着を大巾に制約し、それが泉州沖における世界最初の洋上空港である新関西空港の建設決定の大きな要因となったこと、身近な例としては、道内でも帯広、女満別などの新空港が、いづれも現空港にくらべ市街地から遠隔の地に「新設」せざるを得なくなったことなど、数多く認められる）、地域住民の側に「航空公害」の被害者としての認識が毅然として存在していることによる。これ等の問題は他の「環境影響評価」の問題と同様に、一つの「地域社会システム内における社会的効果と社会的費用のトレード・オフ」の問題として、正しく判定されるべきものであるが、本稿では、性格上、そこまで筆を進め得ないことから、あえて、中立的な、正直に言えば、逃げ腰の「アイマイな」表現にとどめざるを得なかったことだけは、卒直にのべておく義務はあろうと考えたからである。

こうして、航空施設整備の問題は、本来的に、地域住民の生活の向上を図るべき地方自治体にとって、一方では、地域の経済的・社会的新しい展開を契機づける、緊急の課題として採りあげられているが、他方では、上記した航空公害問題との兼ね合いの中で、如何にして地域住民のコンセンサスを得るべきかという、新しい政策課題を生ずるにいたっている。

対立する課題を同時平行的に解決する場合に、最も広く行なわれる方法は、第3の命題を提起し、これを媒介として、社会的効果と費用のトレード・オフに関する社会的共通認識の結集を待とうとする手法である。空港整備に関連して、そのような第3課題として、最近、最もしばしば提案されるのが「臨空港

型産業」の形成による地域経済の振興であり、これにより空港整備による社会的効果をより一層に大きなものとしてクローズ・アップすると同時に、いわゆる「航空公害」に対する施策を充分に行なうことを「公約」することで、事業推進の促進が企図されていることは否定できない。

臨空港型工業の基本概念

臨空港型産業の基本概念が、どのようなものであるかについては、明確な定義は存しないといつてよいように思われる。この言葉の使用については、筆者自身、恐らく昭和44年頃のことと記憶するが、大きな関わりをもった経験がある。最初に、その例を述べよう。

当時、現在におけるわが国の最先端産業である電子工業は、ようやくトランジスター技術について世界の最高峰をきわめつつあったが、国際的には、ICがこれに代位する情勢がほぼ明らかになっていたものの、これに関しては全く「揺籃期」にあった。このため IC 部門については国内産業保護策として、先進国との直載な対決場面を回避することが期待されていたにもかかわらず、国際的産業政策遂行上の理由から「ソニー・TI (テキサス・インスツルメント) 社」の設立が容認されていた。この TI 社が、新工場の立地点の一つとして、北海道に白羽の矢を立てたわけである。立地条件面の要望は、「最終的には従業員規模 6,000 人を想定する工場となるため、これを充足し得る地点」と云うことで、従って工場立地調査担当は TI 社の労務部長であった。

従業員 6,000 人といえば、今日でも、国内有数の大規模工場ということになるだろうが、北海道においては空前の規模である。当時の北海道は石炭産業が急速な終閉山過程のピークにあり、また第一次産業も新規労働力の滞留を求める余力を喪失していたため、新規学卒者を中心とする労働力の流出が相つぎ、道内人口は、むしろ下降線をたどりつつある状況にあった。そこに、一工場で 6,000 人の新しい就業チャンスが生ずれば、人口面での道開発の悩みの相当部分は一挙に解消される筈である。そこで、この TI 社工場の誘致に全力をあげて取

り組むこととなった。

しかし、実のところ、半信半疑である。「産炭地域振興」のための工場誘致活動は、当時、ようやく軌道に乗りつつあったが、しかし、その成果は、殆んど惨敗といえるほどのものであった時代である。理由は「北海道は、わが国の工業中心から遠隔にあり、原料移入、製品移出の両面での輸送費負担が大きく立地検討に値いしない」というものである。TI社の申し入れに、文字通り歓喜しながら、この点について見解を質したところ、答えは次の通りであった。

「ICは非常に小型・軽量で価格の高い製品です。6,000人工場の一日生産量はトランク1～2個に足りません。毎日、原料と製品を飛行機で運んでも、輸送コストは取るにとらない比重にしかありません」

この言葉に力を得て、北海道における臨空港型大規模工場立地選定の参考資料が作成され、TI社に提出された。同社の道内立地は、その後、諸般の事情で見送られたが、そのための参考資料は、道内空港所在都市の活用するところとなり、幾つかの工場立地の契機となった。

こうして、道内における臨空港型工業の基本概念は、「付加価値が高く、輸送費負担力の高い、精密加工型工業」ということに固まる起因となったように認識している。

「臨空港型工業」の実像

TI社事件を経て、ほぼ10年を経た今日、「付加価値が高く、輸送費負担力の高い、精密加工型工業」という意味での「臨空港型工業」の成立可能性について、筆者の見方は、卒直に言って非常に悲観的である。その理由は、おおむね次の通りである。

1. 今日の工業生産は、高度の合理化が図られており、工場内にとどまらず、素材料から最終製品にいたる、工場間の中間製(部)品工程にいたるまで、一貫した流れとしての作業工程管理が行なわれ、在庫の節減が図られている(そのトップを行くのが、トヨタ自工のカンバン方式であることは良く知ら

れている)。上記した「臨空港型工業」を、例えば TI 社の IC で象徴するとせば、その「単価」と工程全体に占める「単価比率」が高いであろうが故に、在庫の徹底した圧縮が図られるのは当然と考えられる。

2. これに対して、航空輸送は、他の輸送手段に較らべて、輸送環境の気象的影響を主要因とする様々な変化の影響を最も受け易いため、輸送の定時性確保において最も不安定性の高いものの一つに数えられよう（この点については、航空産業関連の多数の人々からは大いに抗議を受けようが、例えば、千歳をはじめとする、冬季の道内航空便、あるいは夏季における釧路空港の欠航率の高さから来る一般人の共感は得られよう）。とすれば、航空輸送に依存しつつ、工場間の作業工程の「一貫した流れ」を確保するためには、受入れ工場側に航空便の不定時性に対応するに充分の「緊急避難在庫」が不可欠となる。在庫必要量は（道内航空便の実情からは）2～3日分に達しよう。
3. 今日、自動車と海上フェリーによる海陸一貫輸送技術が急激に発達した結果、道内殆どどの地域から、わが国中心市場までの時間距離は1～2日にまで短縮されるにいたっている。また、この輸送方式は（航空輸送に較べて）定時性信頼度が比較的高く、かつ性格上、工場間の直接搬出入（Door to Door 輸送）が約束されているという長所がある。従って、輸送所要時間（の航空輸送に較べて長い部分）を、上記の航空輸送に依存する場合における「緊急避難在庫期間」に置き替えれば、時間コスト面で航空輸送に劣るとはいえない。輸送の直接的経済コストの差だけが問われることとなり、陸（海）上輸送は一般には航空輸送に較らべて優位と考えられる

というものである。

事実、「臨空港型工業の基本概念」に合致すると考えられる道内工場の幾つかについてヒアリングした結果でも、その輸送手段は殆どが陸（海）上輸送であり、航空輸送への依存度は著しく低い。ただ、陸（海）上輸送途上で何等かの障害が発生した場合、代替輸送手段として航空を利用することで、輸送定時性の信頼度を著しく高めることが可能であり、その結果、部品工場の本州等

に所在する中心工場からの、遠隔地立地が可能となったというメリットが指摘されていることは注目値する。そのような意味では「臨空港型工業の基本概念」は、時間（距離）特性の異なる複数の輸送手段をもち得るといふ点においてのみ成立しうるといえよう。

臨空港型工業の成立可能性

以上では「付加価値が高く、輸送費負担力の高い、精密加工工業」に限定した「（狭義の）臨空港型工業」の成立可能性について、悲観の見方を述べた。

こうした私見に対し、「では、熊本や大分における電子部品工業の集積を、どう理解しているのか。これ等は、所在地（県）では臨空港型工業として位置づけて（ないし誘致したと）いる。また、製品も空輸に依存するケースが多いと聞く」といった批判が寄せられている。

これについては、次のように考えている。

- a. IC（現在ではLSCないし超LSC）産業のような技術先端産業では、（わが国の場合、まだ）製品開発などを担当するに足る先導的技術者の絶対数は依然として不足している。従って、生産工場を分散したとしても、これに先導的技術者を分散配置することは、（企業の経営政策上は）不可能（ないし不得策）である。
- b. しかし、生産の日常管理においては、一般技術者で充分としても、生産工程中に重要な障害が発生した場合には、（当該製品と生産設備の開発に従事した）先導的技術者の指導ないし従事が不可避である。日常工程を地方に分散可能な一般技術者の管理に委ねつつ、先導的技術者を中央に集中する経営管理体制下にあつては、障害発生時において、障害要因の除去が可能な先導的技術者が現地工場に到着するまでの間、歩留りの極端な低下を前提として生産を続行するか、ないし工場生産を停止せざるを得ない。そのような意味で「先導的技術者」という「人」の交通機関として時間距離短縮力の大きなジェット機の就航が、熊本・大分などにおける、これ等の工場の立地要因と

なったものときいている。

- c. しかも、当初は、昭和40年代初期の IC 産業振興期が、たまたま新規学卒（それも中学校卒）従業員の需給逼迫期に相当したため、従業員確保政策の観点から工場の地方分散を図らざるを得ず、在来からの労働力供給地であった大分・熊本などが、その分散先に選択されたものであり、内容的には、当時の電子部品工業のうち技術安定度の高い（逆に云えば、技術集約度の低い）、普及型トランジスタ工場を地方に分散し、代って、中央研究所に直結した、在来のトランジスタ工場を IC 工場に転換したものである。電子工業の技術高度化に従い、地方に分散された（普及型）トランジスタ工場も現在では IC 工場あるいは LSC 工場に転換され、トランジスタ工場は海外（低開発）諸国に再移転させられている。

以上では、「貨物（原材料および製品）輸送手段」としての航空ではなく、高度の先進技術という情報の体現者としての「人（＝先導技術者）」の「交通手段」としての航空が、（広義の）臨空港型工業の成立要因であることが理解できよう。

従って、そこでは「経済的輸送コスト」ではなく、「（先導的技術者の）実交通時間」が問題とされているわけである。その貨物輸送との最も大きな差は実交通時間の計測では、航空機が空港を飛び立ってから目的とする空港に到着するまでの、いわゆる「時間距離」ではなく、「人」が旅行を必要とした時点から目的地点に到着するまでの「最長所要時間」が計測されるということである。すなわち、そこには、貨物輸送におけるよりは、一層に厳密な意味で就航定時性と同時に、就航便の発着間隔、つまり就航便数が重要な問題として「算入」されるわけである。ある電子工業企業の工場立地担当者に、「千歳は東京との発着便数が日本一という意味では、最適ではありませんか」と質したのに対し、「千歳は駄目だネ。夏場には2週間前でなければ（航空便が）予約できないからネ」と、軽くイナされて赤面したことがある。逆に札幌・千歳空港のカバーすべき範囲があまりに広く地上アクセスタイムが長大な反面、既に充分の便数と需要があるので、逆に空知などに新空港の建設を真剣に考えてよい。

航空機による（中間）製品輸送

「臨空港型工業(狹義)」において、貨物輸送手段として航空便に依存することが経済的には困難な理由について述べた。しかし、現実には、熊本や大分空港から、相当量の IC 等の電子部品が航空便で輸送されているといわれる（数量的には確認できないが）。その理由は、航空輸送が最も経済的な輸送手段であるからであって、決して「運賃負担力が高い」からではないと推定している。すなわち、これ等の製品等は、1日の生産量がボリューム的には小規模であるに拘らず、その精密特性から、他の貨物等との「混載」による陸（海）上輸送が許されないため、陸（海）上輸送では「車輛」の専用が不可欠とされる結果、却って、重量あるいは容量当りの輸送単価が高く、従って、輸送途上における配慮の行きとどきやすい「航空機による混載輸送」の実輸送コストが、「専用車輛」によるよりは低廉なものとなっていることが予想されるからである。その意味では「付加価値が高く、輸送費負担力の大きい」という「臨空港型工業（狹義）」の概念は妥当しないといえる。この推定は、次の2つの事例から裏付けることができよう。

第1に、北海道における到着航空貨物便において、婦人服の占めるウエイトが極めて高いということである。婦人服は、今日では「衣類」ではなく、「ファッション」そのものである（この差について、いまさら云々する必要はないようにも思われるが、極く最近ですら、東京から転勤して来た大企業の人が「北海道に行くと、あれもいる、これもいると云われて計算したら、数十万円にもなったのでビックリした」といい、これが「寒冷地手当」の根拠とされているが、例えば、札幌の9月の気候にしか相当しない11月の銀座で、毛皮のコートを着たブーツが闊歩し、氷点下20度Cをこす旭川の街を殆んど防寒の用をなさない婦人オーバーが明るく、しかし寒々と肩をすぼめる、お国柄である。事実家計調査によれば、昭和54年家計調査では、1世帯当り光熱費は全国10.6万円に対し北海道13.5万円と年額10.6万円強の「暖房手当」支給根拠に疑問をもたせるが、同様に婦人オーバー関連支出も北海道は3,783円と、関東・近畿と殆

んど同額で、男子オーバーが2,737円と全国の2.5倍に達しているのとは事情を異にし、婦人オーバーが「防寒具」ではあり得ないことを明示している)。色・柄・デザイン・サイズ、様々のすべてを客の自由な選択に委ねようとする在庫することは、「専門店」や、地方納品問屋にとっては不可能に近い。そこで、東京・大阪など限られた中心市場に在庫し、売れ行きに応じて、文字通り、毎日、一品ずつ在庫補充発注し、セントラル・ストック・センターから航空便で補充する方法がとられることになる。集中在庫によるコストの軽減が航空輸送運賃の高額さを相殺するからであって、決して輸送費負担力が高いからではない。

第2に、コンピューターなど精密機械部品である。これ等についても、需要発生頻度と市場規模、需要（障害）発生から補充（補修）までの許容時間限界の2点で、婦人服と同様のことが云えよう。

IC等、高度電子工業部品について、前記した意味で、表現的には条件の悪い航空貨物輸送に依存するものが現われたのは、関東など先進工業地域における労働力需給の逼迫が、一時的に地域実労賃格差の形で、高額な輸送費負担を可能にしたためと考えられる。しかし、これも、先進地企業の地方分散により次第に解消し、却って、今日の高度電子工業では、品質管理上の理由から、工程の機械化、自動化が進み、往時の女子労働力依存型（TI社の北海道工場進出は、まさしく、これを主要因としたと考えられ、その意味では、40年代末における低度電子部品等の低開発国移転と軌を一にするが）から、資本装備率が高く、従って3直4交替の男子労働力依存型産業へと転化したに拘らず、なお熊本・大分などに臨空港型工業（広義）として現存する理由は、この変化過程において、高度電子部品工業の存立を可能とする他の工場立地条件が整備され代って、最もコストの安い貨物輸送手段として、航空便が選択されるに至ったからと思われる。

国際臨空港型工業の立地

臨空港型工業の成立可能性について、それが主体的には、高度情報媒体としての「人」の交通機関としての航空便のもつ優れた特性に依存すること、その間に、「小ロット・高額製品」についてはコストミニマムの貨物輸送手段としての特性が発揮される分野も漸次、生ずるに至ったことを述べた。国際航空貨物については、後者の例が妥当すると考えられる。その実際については冒頭でのべた。とすれば、臨空港型工業は、国内市場を対象とするのではなく、国際市場を対象として成立し得ないであろうか。

この点に関しては、成田空港の整備促進に関連する社会的コンセンサスを形成するため、運輸省が、臨空港型工業の成立可能性を調査したことがある。昭和48年と記憶するが、某シンクタンクが、「臨空港工業（狭義）」の成立可能性について予備調査したが、国内的には筆者が前記したと同様の結論に達したため（当初、成立可能性を信じていたに拘らず、否定要因のみが出て来たため昭和44年当時に、北海道で、その提案がなされていることを知り、筆者の意見を求めに来たわけだが）、国際的航空貨物について、その成立可能性を検討したわけである。その結論は、①国際航空貨物については、他の輸送手段と較べ（わが国の場合）、時間節約効果が極めて大きく、かつ、それが在庫（輸送時間を含む）コスト（当然のことではあるが、その主内容は時間コストとしての本質をもつ金利であり、他の一部は需給タイミング・ギャップ発生から来るリスクである）を含む総輸送費における低廉性を生むと同時に、航空輸送に随伴する運航不定時性の欠陥を全く解消しうる分野の大きいことから、極めて有望であること、しかし②これら国際航空輸送適格商品について、その生産工場を空港に隣接して立地させることにより得られる、いわゆる「横持ちコスト」の節減効果は、当該商品の生産に関する、その他の立地条件の差から生ずる生産コスト差に較らべ、余りに小さいこと、が明らかとなったという。このため、当該研究所は予備調査の段階で、早くも報告書の作成を断念し、折角の調査受託を断念したと報告されている。

実際には、例えば、ヨーロッパにおける Air Bus Industry 社の例にみられるように、高度の国際分業を前提とし、かつ、商品の輸送そのものが最終的には、空港に依存せざるを得ないものについては、臨空港型工業は成立している訳であるが、その範囲は、極めて限られたものとなろう。

臨空港型産業の定義

これまで、空港施設整備に伴う地域経済振興策の「起爆剤」として、最近、特に注目をあつめている臨空港型工業について、悲観論を展開して来た。では空港施設の整備は、地域経済の振興に無力かといえ、決して、そうではない。

空港施設の整備による「航空運輸」の発達は、貨客両面で、在来とは異なる運輸パターンを生み出している。その最も顕著な事例は、極く最近では、昭和55年10月に行なわれた国鉄ダイヤ編成で、北海道の列車ダイヤが、在来の東京指向型の、端的には青函連絡船中心型のものから、札幌駅というよりは、むしろ「千歳空港駅」中心型のものに180度の性格変更を行ったことに認められよう。その本質は、国鉄が、すくなくとも「道内」「道外」という意味での「広域」地域間交通手段としての座を航空に譲り渡して、航空と連帯する都市間輸送に徹しようとする姿勢の現われとみることができる。（昭和30年代中期に、国鉄千歳線の電化が計画され、「利用債」まで起債されながら、最後の土坦場で、当時、道内～道外客輸送で列車と激しく競っていた「航空利用を、これ以上に便利にすることはない」という国鉄本社の裁断で、千歳電化は見送られ、「利用債」は小樽～旭川間の電化資金に転用されたことを知るものにとっては誠に「昔日の感」があろう）。鉄道と航空の「面」的意味での機能分担が、今回の措置で安定するのか、あるいは更に、境界領域が縮小されるかについては両者の今後の対応関係に委ねらるべき領域であるが、ナショナル・キャリアーであるが故に、国内では主要幹線でしか路線権を許されていない日本航空が「Jet & Rail」のスローガンを掲げて、航空路のローカル・ネットワークを誇る全日空・東亜国内航空と激しく主導権争いを展開しつつあることと併せ、

誠に興味深いところではある。

航空は、まず「人」の交通における時間距離を大巾に短縮することで、人々の行動範囲を飛躍的に高めた。そのことは、(狭義の)臨空港型工業の成立可能要因でもあったが、同時に、これまで、兎角、地域密着性の強いとされていた第3次産業の地域的対象範囲を広域化することは当然である。海外観光旅行者の増大を云々するまでもなく、冬季間の Jet Ski Tour キャンペーンが、北海道のデカンショ観光性を大巾に改善したことは良く知られている。同様に臨空港型工業の成立要因であった、「先導的」人々の交通可能性の拡充は、知識や技能の体现者自体の広域的交通可能性の大巾な増大によって、地方の人々との文字通りの personal contact を通じての、TV や新聞・雑誌に象徴される、マス・メディアでは埋めきれない不満足を充足しよう。これは必ずしも一方的なものではなく、それ等の人々に地方の実情を体感させることで、中央だけを知っていることによる「思いあがり」を是正する上でも大きく寄与している。

貨物輸送の面でも同様である。先にあげた婦人服の例にみられるファッションの即物的伝播可能性の増進は、その功罪は別として、地方に住む「女性」の気持ちを明るくながませ、それが存外に、「男と女」の関係を通じて、社会の平安に大きく役立っているのかも知れない。高価な精密部品の即時的補充可能性の開拓は、地方社会におけるコンピューター化の裏方とあってよくこれが遠隔地における「高度産業」形成可能因ともなっている。しかし、この分野では、時間が「商品価値」の最大の減価要因である「生鮮食料品」の広域流通と、したがって広域市場を対象とする大規模生産とを可能としたことを指摘する必要がある。そのいちいちについては、ここで触れるまでもあるまい。

最後に、航空は、それが「高価な運輸機関」であることをやめて、一般住民・大量貨物の交通・輸送機関に転化したことによって、空港施設と航空自体の円滑な運営のための、様々な新しい就業機会を地域に創造することを、最も重要なこととして指摘する必要がある。それは、決して、航空カウンターの

前に立つ航空直結型のものだけではない。その背後に働く様々の、直接には目に触れることのない、多くの「裏方」さんなしには、航空は成立し得ないのである。

これ等に関連する、すべてを総称して「臨空港型産業」と定義づけることができよう。

「臨空港地域」の範囲

「臨空港」地域の範囲は、無責任にば、広く、そして狭い。それは、一つには航空便による交通・輸送の「時間距離」の短縮効果が、社会的にも経済的にも、あまりにも広範な領域に係わることに起因している。また、いま一つには航空路の利便性に依拠する地域間の絶対距離の差、端的には「短縮される時間距離」の相対効果の大きさにも依存するからである。しかし、航空が鉄道などに代位する大量運輸機関としての地位を確保しうるにいたった最大の理由は、ジェット化による「高速性能比」の飛躍的向上にあることを思えば、多くの場合、その時間距離短縮効果は、ジェット化の「高速性能」を充分に発揮しうる程度の長大な絶対距離を前提として、初めて発揮されるべきものである。このことは、空港を中心とする「地上時間距離」差が、数十分ないし数時間の範囲内であれば、その差は殆んど取るに足らないものとして認識されることを意味している。そこに、「徒歩」から「馬」へ、「馬」から「鉄道」あるいは「自動車」へと変遷して来た「運輸手段の高速化」の歴史とは格段の差がある。その「量的」差違の大きさの故に、その差は、むしろ「本質的」差を生んでいるといってよい。その意味でも、「臨空港」地域の範囲は、空港施設の所在地にへばりついた「狭域」なものではあり得ない。

「臨空港」地域範囲の広域化を促す要因として、更に2つのものをあげる必要がある。

その第1は、航空が他の輸送・交通手段に照らして、今日の地位を築き得たゆえんは、単に「時間距離短縮効果」あるいは、それを経済価値に引き直した

「時間コスト効果」のみではなく、絶対コストにおいても「最適経済性」をもちうるにいたったことによることを忘れてはならぬということである。その実例は、広義の臨空港型工業の成立可能性を述べた所にあげた。そして、航空がこのような意味での「経済性」を確保しうるにいたったのは、他の何にも増して「機材の大型化」に成功したからに他ならない。運輸業としての航空産業が高度に資本装備型産業であることは良く知られている。しかし、臨空港産業の概念を述べた際に触れた、航空運輸が広範囲にわたる「裏方」に支えられている（しかも、その裏方自体が航空の本質である「時間節減効果」を支えるために、自らも、資本装備型産業である）ことを思えば、それは資本装備型産業である以上に、最高度の「固定費産業」であることは、いまさら云うまでもない。ここに「機材大型化」の経済性効果が起因すると同時に、それは「操業率」、ここでは「積載効率」の向上があって、はじめて現実のものとなることは云うまでもない。（この点については、例えば、DC 8に代表される在来の大型機から、ジャンボ B. 747を先頭とするワイドボディ機への転換過程で、航空会社が提供座席数の急激な増加に見合った旅客需要確保のために、50%割引きの「スカイメイト」商品を開発し、これが航空旅客の大衆化を引き出す起爆剤となったことが想起されよう。同様の例は、上り荷のすくない地方路線における「ベリー貨物」確保のための大量生鮮品を対象とする「特別割引料金」にも認められる）。ここに「ジェット化」と併行する「機材大型化」を柱とする、近時における空港施設整備のための公共投資を、真に地域住民に役立つものとするためには、機材大型化に対応する大量交通輸送需要を約束するに足る「大型市場」を創造することが、空港施設整備当事者に課された役割であることを指摘しなければならぬ。

第2に、これと関連することであるが、空港施設整備地域の地方自治体の熱望する「臨空港型工業」を、一步譲って広義のそれとして誘致するためには、真の意味での「時間距離の短縮」が行なわれねばならない。具体的には「航空便数」の増大である。ここでも「大型航空運輸市場」開拓の重要性は数倍の重

みをもつこととなる。

このような「大型航空運輸市場」は、地方に行くほど、「臨空港地域」の広域性を必要とするわけである。

臨空港産業と広域行政

空港施設整備による航空運輸体系の確立が、所在地域の産業・経済・社会・文化の、つまり住民生活の向上にもたらす効果は極めて大きい。しかし、空港施設整備は、例えば電源立地に象徴される、他の公益事業と同様に、様々の社会的コンフリクトを解消せずには、行い難いこともまた事実である。しかも、社会的コンフリクトが特に問題とされる地理的範囲が比較的限定されるに対し空港施設整備がもたらす社会的効果は、地方に行くほど、逆言すれば、今日の大都市集中型の人口配分構成下にある都市化時代では、航空利便効果の大きい遠隔地ほど広域化せざるを得ない必然性をもっている。そこに、社会的コンフリクト解消のための、費用・効果のトレード・オフにあたっては、受益地域総がかりの真剣な対応が求められることとなる。いわゆる空港所在自治体の範囲を超えた「広域行政」の必要がそれである。

くり返して述べるように、空港所在自治体が、その利便効果を自らの行政範囲に閉じ込めようとしても、その努力は決して成功を収めうるものではない。今日の経済活動が、企業間の自由な選択と競合に委ねられ、それあってこそ、はじめて今日の経済成長と「生活水準の向上」が果された社会環境下において航空利便効果が、直接的には、広域市場を構成する広域地方の中心需要地により大きく配分されることは必至である。それを措止する手立てを発見することは困難である。しかし、そうした「自然の流れ」に委ねるのみでは、空港整備に関連する社会的コンフリクトの解決は望み得ない。そこに、航空利便効果の量的配分が最も大きいことの予想される広域地域中心都市が、その波及効果を如何にして、空港所在自治体に還元すべきかについて相携えて工夫し、それを具体化するための行動をとる「社会的責務」が生ずることとなる。いわゆる

広域行政体制確立の問題である。

「自然の流れ」に委ねることの難しさについては、道内でも代表的な先例がある。つい先日、三上副知事が「石狩湾新港」問題について「あんなところに港ができれば、小樽の港と両々相俟って発展することにはならない」として、次期知事候補にあるまじき発言と物議をかもした。その真意は「石狩湾新港による小樽の斜陽化が心配であれば、もっとスケールの大きな発想の転換が必要だ」ということにあると云う。

石狩湾新港について、行政が、どんなに「都市貨物流通機能は小樽に、大量貨物は石狩に」と機能分担論を称えたところで、石狩湾新港自体が、国民の税を財源とする公共事業により、公共港湾として建設される以上、行政的作文による機能配分論は所詮は絵空事に過ぎない。都市貨物流通港湾として何れを選ぶかの選択権は、荷主と船主という「経済行為者」の側にあるのであり、これを物理的に措止するために、石狩湾新港の港湾施設を都市貨物の取扱いに不適なものとして整備しようとするれば、それは税の負担者に対する背信行為としかいえない。けだし、「経済行為者」の経済合理性の物理的措止は、石狩湾新港への公共投資のもたらす経済的便益性の恩恵を受益者市民から奪うにとどまらず、小樽港と苫小牧港の経済的便益性の違いから、小樽港の復活を約束するもの足り得ないからである。

こうした意味で、石狩湾新港計画立案の当初から、「小樽市は、両港併存時において小樽港で充分に対応し、石狩湾新港を凌駕できる、木材加工、食品コンビナートなどの工業機能をとらずに、現実性を欠く都市貨物流通機能にしがみつぎ、結局は工業機能のすべてを石狩に押しやるのか。歴史と伝統の重みに合理的判断を見失っているのではなか」と指摘があった。最近でも「小樽が都市貨物流通港湾としての機能を将来とも確保しつづけたいのであれば、海陸一貫輸送体制の整備された現状に照して、例えば桑園地区など、札幌市の都心部近接地点に、小樽の土地を確保し、これを小樽港の港背地域とする程度の発想の転換が必要だ」という提言のあることも注目されてよい。

航空に限らず、運輸技術の多様化を伴う「合理化」の進展は、地域的歴史と

伝統という「時間の重み」を凌えて「広域のかつ現実的視点」からの配慮を要求している。

千歳空港の国際化と航空当事者

思わず筆が滑ったが、その余勢を借りて、最後に、航空当事者に一苦言を呈しよう。千歳空港の国際化は、第3期北海道総合開発計画以来からの、北海道民の悲願である。と同時に、それは、わが国全体の国際政治・経済的地位確保のためにも不可欠である。その具体的理由について述べる紙数は残されていないので、斯界の権威者による航空政策研究会のレポート（「千歳空港国際化に関する報告書」昭和54年3月）に譲るとして、要約すれば

ア. 東京・成田国際空港や新関西国際空港の整備があったとしても、航空路容量的にみて、北廻り便の増便は殆んど期待できない。これは、国際航空の中核地点としての地位が、一国の国際政治・経済に及ぼす影響からみて無視し得ない事態である。

イ. この点、千歳・札幌空港の活用は（24時間空港としての運用が前提という条件付きではあるが）、北廻り便路線容量を大巾に増大させ、国際航空中核としての、わが国の役割を一層に充実させることになる。

ウ. 千歳・札幌空港を始発点とする北廻り国際便の運航は、国民の国際航空便利用に不利益をもたらすものではなく、新東京・成田空港の（東京都心部からの）遠隔立地および、国際空港機能と国内空港機能の分離による不利益を考えれば、国内便接続運航の円滑化によって、却って国民的便益性を昂めるというものである。筆者の、その後の調査では、千歳・札幌空港を始発着空港とする場合には、現行の使用機材体系を大きく変革することなしに、北欧ゲート・ウエイ空港および北米主要空港への直航便運航を可能とし、アンカレッジ経由の現体制に較べて、大きな時間短縮効果をも生み出すようである。

こうした折角の提案が必ずしも充分に生かされていない背景としては、もちろん多くものがあるが、その一つに、航空便運航業者の意志疎通の悪さがあることも、否定し得ないことであると思われる。すなわち、国際定期便の運航が一社に限定されているため、競合他社は「千歳・札幌空港の国際化には無関

係」の態度をとっているという事情である。しかし、航空政策研究会の指摘にもある通り、国際便と国内便の接続が良好でない限り、千歳・札幌「国際」空港は、所詮は北海道を市場とするローカル国際空港の域を脱し得ず、市場規模からは採算航路の発見が困難である。

逆に、千歳・札幌空港における国際・国内便の良好な接続は、千歳・札幌空港を中心とする在来の国内旅客需要に国際線接続旅客需要を上積みして、国内航空ネットワークの中核的機能を飛躍的に高め、北廻り直航便による北方圏諸都市との産業・経済・文化など社会全般にわたる「北方圏の智慧」の交流と相まって、南北に長大な日本列島のサイハテの地から脱した新しい北海道の展開を期待させよう（航政研では、「千歳空港の国際化」提案に先立って、長崎空港など地方拠点空港の国際化によって、東京・大阪の2眼レフ構造の国土利用を、一挙に多眼レフ構造へと改善し、わが国全国土利用の均等な発展の契機とすべきことをも提言していることは着目されねばならない）。

地方空港整備をめぐる、空港所在自治体の枠をこえた広域地方自治体間の密接な連携体制下における機能分担行政の不可欠さを訴えた手前、千歳・札幌空港の国際化の早期実現を困難にしている、その他の問題は（航政研の立論〔⑦〕は国際空港不足と国家安全保障との係わりを示すが）ともかくとしても、空港整備の直接の受益者である航空各社にも、企業の垣根をこえた国際化のための協力体制確立を先行すべきことを要求すべきと考えて付言しておく。

いま一つの問題は、冬季における降雪・凍結による空港閉鎖の問題である。この点については、冒頭にのべた北海道経済連合会の55年2月の北方圏空港視察報告にも述べられているが、筆者自身、このたび機会を得て訪れたフィンランドで「そんなことで閉鎖するようでは空港とはいえませんよ。ヘルシンキ空港は降雪・凍結による離発着ウエイテングは30分内を限界とする除雪・凍結解除体制をとっています。北国の主要空港は何処も、そうでしょう」と笑われ、思わず赤面した。航空交通・輸送の社会的重要性が、地方自治体の歴史的・伝統的境界を超えた広域行政を求めてやまないほどの昂まりをもつにいたった今日だけに、降雪・凍結など解決可能な理由による空港閉鎖により失なわれる社会的利益の恢復のために、航空当事者の一致団結した取り組みを強く求めたい。