

# 規制緩和と北海道の経済的自立

— 「元気」が空からやって来る —

和田 忠 久

Tadahisa WADA

"Big-Bang" Marching in Hokkaido Island: A case of Deregulation and Its Impact on the Island's Economic Independence followed by the Proposed "HalfJet"

Sep. 1996

静修学園

北海道環境文化研究センター

HOKKAIDO RESEARCH CENTER OF ENVIRONMENT AND CULTURE



# 規制緩和と北海道の経済的自立

—「元気」が空からやって来る—

和田 忠 久

## 要約

これまで北海道開発のために、膨大な資金、つまり税金が投入されてきた。しかしその結果は、<sup>※1</sup>ことごとく失敗であった。「北海道が危ない」と言われる所以である。この効果の上がらない、慢性的な税金の垂れ流しは、過去において、税金を無駄にただでない。その失敗は次々に作成された、新しい長期計画先送りされたために、過去において政策の是非を問う議論や認識は、どこからも生まれようがなかった。

本稿では、その失敗を二つ指摘したい。一つは本道の開発計画作成に当たって『資源』の明確な定義ができなかったこと、もう一つは『優先順位付け』の失敗である。

この定義と優先順位が確立すれば、現在でも極めて高い経済成長の達成は可能であり、しかもそれはかなり短期間に実現できる。

さらに一つの規制緩和を前提に、本道経済の自立案を提唱したい。

それは、『道民出資による航空会社の設立』である。強い国際競争力を持つ外国航空会社と提携し、羽田-新千歳を現行の半額の運賃で参入しようとするのである。

同路線は、旅客数において世界最大を誇っている。しかし<sup>※2</sup>同時に世界一の高い航空運賃の路線でもあるからだ。

この路線こそ本道の最大の『資源』で、その活用を『最優先』させることが本道活性化の原動力となる。この『航空会社』はその原動力で北海道経済を引っばる牽引車となる。

(注1) 過去の膨大な資金投入にもかかわらず、95年11月発表の93年度道民経済推計によると、道内総生産に占める農業の比率は2.8%と低下し、製造業と建設業の比率はそれぞれ11.4%と14.3%と、製造業の比率低下は顕著である。

(注2) たとえばニューヨーク-ワシントン間の、いわゆるシャトルが、片道70ドル(約7千円)である。

## 目次

- 1 はじめに
- 2 北海道の「長期計画」とパチンコ屋－どちらの事業が成功したか？
- 3 世界の中の北海道－「依存」と「優先順位の無視」の歴史
- 4 北海道の『資源』とは？、『リーディング産業』は北海道に存在するか？
- 5 先進国の『経済特別区』－国際ハブ空港
- 6 規制の嘘－羽田に発着枠はない、規制緩和は赤字路線の廃止につながるか？
- 7 第七次空港整備計画－運輸省をとるか、国際ハブ空港をとるか？
- 8 道民出資による民間航空会社の設立－ベンチャー・HalfJet の設立
- 9 おわりに

### 1 はじめに

本稿の目的は、一つの規制緩和による地域の活性化の提言である。

それは従来の本道において行われた提言と基本的にことなる。

従来の提言は、官民を問わず、北海道が<sup>※1</sup>「広い」ということを有利な条件、「北の末端に位置する」ことを不利な条件ととらえ、その上でどうすれば、北海道の経済発展が可能かというパターンが大半であった。

本稿の提言はこのような「開発」思想の根本的に転換させることをまず意図する。つまり「広い」を北海道を不利な条件とし、「北の末端に位置する」ことを有利な条件ととらえる発想である。また従来からある本道の開発思想のもう一つの流れは、多額の資金投下（民間資本の育っていない本道では、この意味は多額の税金）を前提に、他の地域に先んじて、巨大なプロジェクトを打ち上げることである。しかしこの結果は明らかである。すべて失敗であった。当初の意気込みとは違い、他の地域に先んずるこちを意図していながら、実現は必ず他の地域に遅れた。以上のような制約条件の中で、本道の経済的な発展はもつとも身近な『資源』を活用することで、タックス・ペイヤーに過大な負担を負わせることもなく、北海道の経済の活性化、産業の自立化が容易に達成できることである。それはまったく難しいことではない、一つの航空規制の緩和だけで、新しいベンチャー・ビジネスを誕生させることで－宇宙の『ビッグ・パン』に匹敵するインパクを北海道に与えることができる。しかもこの航空規制緩和は、欧米では当然行われている程度の規制の緩和だけで充分なのである。何も、急激な、世界初の規制緩和や撤廃を求めているのではなく、穏健な緩和だけで良いのである。

(注1)「どうして日本はこの北海道のようなスペースがあって快適に暮らせる地域をもつと活用する方策を考えないのか」ハーバート大学リチャードクーパー教授（『北海道が日本を変える』）

## 2 北海道の『長期計画』とパチンコ屋—どちらの事業が成功したのか？

過去において<sup>※1</sup>数多くの北海道自立、活性化の提言が試みられた。とりわけ『中央依存体質からの脱却』の提唱は、そうした議論に見られる共通の認識といつて良いであろう。

しかしそうした『中央依存体質からの脱却』が叫ばれるたびに、現実にはその依存体質はむしろ強化された来た。道や開発局の「長期計画」はまさにその典型的な例である。

道や開発局の関係者、つまり「役人」は本道の欠陥が『中央依存体質』にあることを当然見抜いている。

従って「役人」はその依存体質を何とか脱却するための財源を求めて、『官官接待』を行って、予算獲得に奔走。従ってますます『中央依存体質』を助長させる結果を生んでいるのである。

これまで本道において成功した「長期計画」はまったくない。失敗例はいくらでもある、青函トンネル、苫東、数え上げると切りがない。

しかしその政策の失敗以上に問題なのは、その政策の失敗が長期に渡って表面化しない、タックス・ペイヤーにもほとんど認識されないことだ。つまり政策の成功・失敗を巡る議論や認識、その結果生れる責任の追及がまったく行われないう仕組みが出来上がっていることである。

その原因は「長期計画」の中に内包されている。政策の失敗は次々に作成される、新たなる第何次計画の中に放り込まれるからである。つまりこの場合、「長期」とは、責任の所在が曖昧になるくらい『長期』の、そうした計画をいうのである。

例えば苫東の開発会社は借入残高が1,500億円にも上りながら、昨年度の決算ではわずかながら利益を計上しているというのである。しかも副知事が天下るといふ、堂々たる株式会社を装うことができるのである。つまり苫東の失敗はどこにも表面化しないのである。政策の失敗は道民にまったく認識されない、伝わらない仕組みがすでに本道の経済構造の中にしっかりと組み込まれているのである。

しかしその失敗が表面化しないということは、永遠にそうだということの意味しない。むしろ「失敗の先送り」はあとで巨大なツケ生む、これが納税者が「住専」で学んだことだ。民間のネズミ講は法律で厳しく禁止されているが、行政のネズミ講はまったく放置されたままである。何億にも上る「裏金」を使った道庁の役人は誰一人逮捕されていないが、その追及をしていた何という団体の代表は、百数十万円の脅迫ですぐ逮捕された。

一方少ない数ではあるが、成功した事例もないわけではない。しかしそれはいずれも民間によるものである。恐らく北海道の主要な産業として、観光産業を上

げる人は多いであろうが、この産業の発展はほとんど「官」の資金、つまり税金を当てにして行ったものではまったくなかった。むしろこの産業に関する限り、「官」の長期計画が「民」の自由な発想を押し潰すことがある。

小樽の運河周辺の景観保存は、小樽に新しい観光産業をもたらした。

「官」のいわゆる長期計画では、産業道路の建設予定であったところが、住民の大きな反対運動の結果、『長期計画』の変更が余儀なくされたのである。

際立った特色は、この活性化には「官」の計画に反対したために巨額の税金を使わずにすんだということである。つまり「官」が絶えず主張するように、地域活性化に必要なものは、財源ではないのである。むしろ自由な発想、本音で消費者に訴えることができる商品・サービスの開発であり、それさえ実現されたならば、必ず財源はある。現在の日本は極めて高い貯蓄率が存在する一方で、高い予想利回りを生む投資先はきわめて乏しい。つまり投資家を魅了するような発想や構想が高い貯蓄に比較して、あまりにも欠乏しているのである。何も難しい話をしているのではない、現在パチンコ産業の売り上げは、自動車産業なみに30兆円と言われている。パチンコ屋に出掛けるのは、まぎれもなく一般大衆であろうが、その大衆にして、現在の日本社会は楽しみを見つけることのできない社会であるわけだ。逆に言うと、パチンコに代わる夢のある投資案件を発想できると、一般大衆から30兆円程度の投資をつのることが可能というわけだ。従って決して本道の開発において、役人が主張するように『財源』が問題なのではない、30兆円とは言わないが、単に一般大衆にパチンコ代の一部を振り向けるような『魅力的な投資先』が思い付かないだけなのである。またその一点に集中した計画が何より必要ということでもある。

財源にのみ関心を払う、道や開発局の『長期計画』はすべて失敗であった。パチンコ屋の商売より、役人の『長期計画』は劣っている、敗北したのだ。

(注1)しかし未来総合研究所の関係した昭和60年まで刊行された書籍では『自立経済への挑戦』、『北海道経済自立への展望』という『自立』の言葉が表現されていたが、それ以降はあまり言われなくなった。  
それは自立が確立したためでなく、むしろ諦めた結果ではなからうか？

### 3 世界の中の北海道- 『依存』と『優先順位の無視』の歴史

戦後の北海道開発の歴史を、国際的な視野の中で、振り返ると、東京と北海道の関係は、先進国と発展途上国の関係に置き換えることができる。

しかも現状は同じ発展途上国でも、成長著しい東アジアのそれというよりも、アフリカ諸国のそれを酷似している。

戦後ヨーロッパの諸国から独立を獲得したアフリカ諸国は、その独立を維持するためますます旧宗主国との関係がぬきさしならないものになっているのである。

しかもヨーロッパ諸国の援助やその集まりである世銀やIMF との間で生まれた様々な「長期計画」はほとんど失敗しているのである。

北海道の『中央依存体質』と同じように、アフリカ諸国もヨーロッパ諸国の援助、世銀やIMF に対して依存した。そうして北海道と同じように、過去において膨大な資金が投入されたにも関わらず、ほとんどその効果はなかった。

逆に人口爆発や飢餓を招いたのである。

ハーバード大学の<sup>#1</sup>シェフリー・サックス教授はこんな古い逸話でアフリカ経済における援助国とアフリカ諸国の関係を表現し、世銀やIMF の対アフリカ諸国に対する政策の失敗を指摘する。

ある百姓が、飼っているニワトリがあまり死ぬので、司祭のところへ行って、何とかならないか助言を求めた。そこで司祭は祈祷を勧めたが、肝心のニワトリは相変わらず死んで行く。次に司祭は鶏カゴに音楽を流すことを助言した。しかしやはりニワトリが死んだ。司祭はさらに、鶏カゴを明るい色にペンキで塗りつぶすことを思い付いた。その結果ニワトリは、全部死んでしまった。最後には司祭は「何と残念な、私には他にもっと良いアイデアがあったのに」と百姓に囁くことで、話が終わる。

独立以来、アフリカ諸国は援助供与国、とくに旧宗主国とその国際機関に対して経済成長に関する助言を絶えず求め続けた。実際1980年代に襲ったアフリカ諸国の債務危機が始まると、多くのアフリカ諸国の政策はIMF、世銀そして援助供与国との数限りない会議の席上で決定された。しかしその助言はある意味で破産命令書のようなものであった。

「何と残念な、もつと他に多くのアイデアがあったのに」という司祭の言葉に似て、ほとんど良い結果は生まれなかった

1960年代の世銀と多くの援助供与国の流行は『開発計画』。1970年代は社会主義の影響を強く受けた『基本ニーズ』。1980年代は市場経済導入を基本とする『構造調整』。これは市場に着目していたが、改革の優先順位をまったく無視したものであった。

北海道の『開発計画』が中央（援助供与国）依存体質を抱えて、ますますその財源を中央に求めて『中央依存体質』が強化される一方で、多くの計画の優先順位がまったく無視された形で展開されたこととあまりにも良く似ている。

たとえばケニアに対する政策提言においては、世銀は111の付帯条件を付けた。

しかしこの付帯条件を付けた理由は、世銀の職員が緊縮財政の期間なので、ローンの案件が減り、自分の役割がなくなることを恐れて自分の仕事を増やすためだけの理由からだ。このような『依存体質』、『優先順位の無視』はまったく北海道と共通のものである。

(注1) 同教授は現在ハーバードのInstitute for International Developmentの所長で、アフリカ20ヶ国の研究・助言プロジェクトを行っている。

#### 4 北海道の『資源』とは、北海道に『リーディング産業』は存在するか？

戦後アフリカ諸国が次々と独立を果たした当初、アフリカ諸国は「広い大地と豊富な資源があるから、発展の可能性が高い」と言い続けられて来た。ちょうど本道が、現在でも言い続けられていることと共通している。しかし戦後の国際経済を見る限り、たとえば日本、そしてそれに続くアジアの四頭のドラゴン、韓国、台湾、シンガポールそして香港のように、高い経済成長を遂げた国は、いずれも小さな国々であった。

それに比較してアフリカ諸国を始め、<sup>\*1</sup> オーストラリア、アルゼンチン、そして旧ソ連のように大きな国土を持つ諸国の経済はむしろ停滞した。旧ソ連に至っては、国が崩壊。

もう一つの大国・中国は、広い国土を自慢していた時代は、上記の大国と運命を共にして経済は衰退した。しかし「経済特別区」を形成、国内に多くの韓国、台湾、シンガポールそして香港が誕生した途端、目覚ましい経済成長が出現したのだ。

この経験則が教えることは、戦後の経済成長の条件は、少なくとも「広い」ということは必ずしもプラスに働かない、多くの場合マイナスに働くということである。

このことを本道に置き換えると、本道の開発は多額の中央からの補助金を前提にして本道全体に及ぶ<sup>\*2</sup>「面の開発」であったわけだ。しかし先にも述べたように、戦後の国際社会を見る限り、「面の開発」で成功した国は一つもない。本道の開発も、これだけ従来の政策が「面の開発」で失敗したのだから、そろそろ「点の開発」に転換する時である。



日本の戦後経済自身の発展ももっぱら「点の開発」で成功してきたのである。

「東京一極集中」とは、中国で言うと、東京が「経済特別区」であったということだ。

この東京の「経済特別区」化、「東京一極集中」の政策は、戦後日本の行政府が行った最初で、世界最大の成功例である。<sup>※3</sup>「貧しい平等」ではなく、「富める格差」を是認する政策が徹底的に追及された。

「富める格差」の中での「貧乏」が「貧しい平等」の中での「貧乏」よりもはるかに豊かに暮らせることを立証したのである。

しかし北海道はこの教訓からまったく学ばなかった。いや現在でも「広い」とは良いことだ、という政策が続行している。

では「広さ」に代わる本道の「資源」とは何であろうか？

今現在、北海道が誇る日本一、世界一のものに注目することである。

「羽田-新千歳」間の航空路線は、航空機の便数にして日本一、旅客数にして世界一である。また航空運賃の高さも、<sup>※4</sup>その飛行時間90分の世界の航空路の中で比較すると、先進国（OECD加盟国）の中では、世界最高である。

いかなる理由があるにせよ、世界一の旅客数を運ぶ航空路線が世界一高い航空運賃であることは、どう考えても不合理である。

しかしいづれにせよ、本道の活性化がこの日本一、世界一の路線を軸に展開する以外には考えられない。

北海道には<sup>※5</sup>リーディング産業が生まれていないという考えがある。しかし本当はもうとっくに生れており、ただその存在に気が付いていないだけである。

羽田-新千歳の航空路と新千歳空港は北海道のリーディング産業そのものなのである。つまり本道の最も重要な『資源』としての認識がまったくなかったのだ。しかもその認識を阻むものが確かに今でも存在しているのである。それは航空規制である。

しかもすでにあるものだ、新たに巨額の税金を投入する必要はまったくない。

後世に付けを残すこともなく、新たに国民に負担を求めるものでも決してない。

北海道のこの貴重な『資源』、リーディング産業を成立させるためには、航空規制の緩和がどうしても必要だ。そうしてこの『資源』こそ、北海道を自立させる原動力となる。

(注1) オーストラリアには「距離の残虐」という言葉がある。日本の約20倍の

「広い」大地に、人口1,500万人が住んでいる。国土がほとんど不毛の砂漠なので、東南部のシドニーから西部のパースや北部のケアンズの輸送費は、日本に送るのとほとんど変わらない。

(注2) 堀北海道知事の次の言葉が印象深い「新幹線は面的な相互交流を進められ地域の均衡ある発展を促進できる」(『北海道が危ない』)

(注3) 英国ケンブリッジの経済学者で、かつては労働党政権時代の政策ブレーンをつとめたカルドアは「何人の所得を損なわずに、一部の人の所得を増すことは社会全体の福祉を増大することになる」といったが、生身の人間はそれほどお人好しではなかった。富山の古い諺に「隣の不幸は、鴨の味」とあるが、人間は、常に変化を恐れ格差を嫌う。平等志向であり、嫉妬深いのだ。

(注4) 北海道情報大学・真野脩教授によると「現在の往復43,100円という値段はその決定当時の説明では、原油の価格上昇であった。もしそうであるならば、円が2倍となり原油価格自体は当時の2分の1近くに下がっているので、運賃は4分の1になって良い訳である。そしてそれはちょうどシカゴーロスアンゼルス間の運賃計算と合致するとの試算が存在している」(ほっかいどう政策研究 1996年3月 第6号)

(注5) 「次代を担うリーディング産業も見当たらない」(『北海道が危ない』)

## 5 先進国の『経済特別区』 - 国際ハブ空港

発展途上国において、つまり所得水準の低い諸国において、「一極集中型」の開発は実に成功したが、先進国においてもこの「点の開発」は有効だ。

しかしそれは先進国においても、中国の偉大な実験・経済特別区を設置せよということにはならない。現在の経済特別区で行われていることは、先進国にあつてはそれは通常の経済活動の一部になっている分野が大部分を占めているからである。

むしろ東京一極集中の弊害が言われる通り、先進国において発展途上国型の経済特別区の存在は、先進諸国の経済成長の阻害要因になりつつある。高度経済成長を遂げ、もう世界第二位の経済大国に成長した日本が、発展途上国型の「経済特別区」の政策が有効ではなくなったこと意味する。

では先進国の経済特別区とは、何であろうか?

それは国際ハブ空港である。

日本の、この北海道の経済特別区は、中国と違って、地域の特別区化はまったく必要がない。空港とそれに連なる主要な航空路の自由化だけで成立する。

そうしてそのハブ空港が実現するためには、航空規制緩和がどうしても必要で

ある。ハブ空港は1980年代に北米大陸で生まれた。一か所に航路を集めて、ちょうど自転車の車輪のハブからスポークに、またスポークからハブへカが伝導するように、周囲に分散する支線に連なる形となった。シカゴのオヘア空港、ダラスのダラス・フォートワース空港が代表的なハブ空港である。

シカゴのオヘア空港では、国内線も国際線もその到着・出発はいずれも一つの上下のエレベーターで結ばれており、すぐ乗換え可能で、できる限り旅行者が重い荷物ももって大きな空港内を移動しなくてすむように造られている。

アメリカ各地で起ったハブ空港の大競争は、1990年代に入ると、ヨーロッパに転移した。アムステルダム・スキポール空港、フランクフルト・マイン空港、ロンドン・ヒースロー空港、パリ・シャルル・ドゴール空港、ローマ・フミチノ空港が空港間で激しい旅客の奪い合いを行っているのである。

それが2000年代になると空港間の大競争はアジアに押し寄せて来る。いやすでに押し寄せていると言って良い。

日本の周囲を見渡すと、韓国のニンチョン(仁川)では4000メートル級滑走路を4本持つ新ソウル・メトロポリタン国際空港の建設が始まっている。中国では上海・浦東地区に、また香港ではチャクラップコックに、またシンガポールのチャンギ空港は3本目の滑走路の建設を急いでいる。その他にクアラルンプール、バンコックでも国際ハブ空港の建設が盛んだ。

現在のソウルの金浦空港でも成田や関空よりもはるかに規模が大きく、2本の滑走路を備えており、すでに日本の主要都市23都市と定期便を運行しているのである。

上海・浦東も4000メートル級滑走路を4本造る計画だ。香港は滑走路2本の新空港と近くのシンセン空港とともに大空港にする計画である。つまり東アジアにおいては、97年から2000年にかけて4000メートル級滑走路を2本から5本を有する大空港が続々とオープンすることになる。アメリカで始まったハブ空港の大競争は、ついにアジアにも及んできているのである。しかしアジアのハブ空港を持つ諸国のターゲットはずばり日本。厳しい航空規制により高額の運賃にもかかわらず、年間1,500万人に上る海外渡航者を有する日本である。

韓国、シンガポール、香港のように共通して国土が狭く人口も少ない。こうしたアジアの諸国にとって<sup>\*1</sup>国内線はまったく期待できない。各国のハブ空港間の大競争は、この日本の旅客の争奪を巡ってまさに展開されているのである。

(注1) 香港やシンガポールはそもそも国土が狭くて国内路線は存在しない。

## 6 規制の嘘 -羽田には発着枠がなく、規制緩和は赤字路線の廃止につながる？

規制緩和はできないと言う。羽田の発着枠と不採算路線の存在が大きな理由とされる。しかしこれはまったくの嘘である。

規制の廃止して、北へ向かうすべての羽田からの路線を新千歳とネットワークを組み合わせるだけでこの二つの問題は簡単に解決する。本道の空港だけに限定して考えみよう。

現在本道の空港が羽田と結んでいるのは、下記の通りである。

羽田- 新千歳	35 便	羽田- 女満別	4 便
羽田- 旭川	7 便	羽田- 稚内	1 便
羽田- 函館	8 便	羽田- 中標津	1 便
羽田- 帯広	4 便	羽田- 釧路	5 便

つまり羽田- 新千歳35便、羽田- 他の道内便30便が現在運行されている。

このうち羽田- 他の道内便の30便をすべて新千歳経由にする。ただし地方便の航空運賃も現行運賃の半額にする。この処置によって、羽田- 新千歳は旅客は増加し、同時に新千歳- 他の道内の地方空港の路線の乗客を簡単に増加させることができるのである。

その理由は一つは航空運賃が半額にすることによって各便満席にできる。旅客自体が飛躍的に増加するからである。もう一つは地方線もたとえば千歳- 地方空港間は、その航空路だけの旅客に加えて、東京からの旅客分がそっくり上乗せになるのである。

たとえば羽田- 女満別線を例にとろう。この路線を運賃半額という条件で、羽田- 新千歳- 女満別とするのである。たしかに東京から女満別に行く旅客は新千歳を経由する分は、30分から1 時間程度従来より余分に時間がかかるかも知れないが、運賃が半額ということであれば、その魅力の方がはるかに大きいに相違ない。

つまりこの便は、新千歳を経由することで、羽田- 新千歳間、新千歳- 女満別間は各便満席で運行できる。

最後に道内で唯一東京便を持たない紋別空港と紋別- 新千歳（丘珠）を取り上げる。現在同市は利用者の購入券補助を片道2,450 円も行っている。規制を撤廃すれば、こうなる。毎日それぞれ一便運行している紋別- 新千歳、丘珠の路線を廃止し、紋別- 女満別間に小型のコミューター機を配備する。

女満別へは10-15 分程度の所要時間ですみ、すると紋別から新千歳に向かう本数を毎日14便に増便できる。現在でも女満別からは、東京へ4 便、関西へ2 便、名古屋へ1 便、新千歳へ4 便、その他に新潟、広島、福岡に各1 便の計14便につなげる。これを日本と夏冬逆の、しかも航空規制の撤廃されたニュージューラン

ドの民間航空会社と共同運行を行えば良いわけだ。紋別の観光シーズンの夏の期間は、リースするコミュタ機の台数を増やし、逆に冬の期間は、暇な紋別から観光シーズンのニュージーランドへコミュタ機を返してやれば良いわけだ。夏3機、冬2機で、紋別市の数千万円に上る現行の助成は紋別-女満別間の運賃を無料にできる。紋別-新千歳は女満別経由で現行の運賃の半額で採算に乗る。運賃が半額になり、札幌へ毎日14便の路線が確保されると、紋別の消費者に計り知れない影響を与える。しかもこのコミュタ機は紋別-女満別の定期便以外に、あいている時間を利用して、観光者向け遊覧飛行を行うことで、さらに売り上げを増やすことができる。

現行の運賃規制は、このような運賃体系をまったく生まない。つまり価格統制の結果、飽くまで距離計算による単純なマイル計算のために、こうした発想がまったくされないのである。

規制を緩和させて、価格の競争が起れば、主要航空路線の運賃は下がるが、それと引き替えに、地方の路線の運賃が上がるというのは、運輸省の誤りである。

むしろ運賃規制の結果、現在起きている現象はむしろ赤字路線の運賃を上げ、従ってさらに旅客の減少に拍車をかけ、赤字路線の経営をますます悪化させる一方で、主要路線の運賃が少しも下がる方向にはむかない。

少なくとも本道に関する限り、羽田との間に路線をもっている地方空港の路線が赤字であるとする、それは現行の運賃規制でより割高な運賃設定される結果になっているからである。赤字路線を守るために羽田-新千歳間の運賃が高くては仕方がないという常識は、まったくの誤解である。つまり羽田-釧路の路線の運賃が安くないのは、現行の規制によって羽田-新千歳の運賃が高いからであって、羽田-新千歳の運賃を低くすると、羽田-釧路の路線の運賃が安くなる、少なくとも安くしようとする工夫や方法が生まれる。

これがまさに1980年代に北米大陸においてハブ空港が生まれた理由であり、さらにこの動きが90年代はヨーロッパを席卷し、2000年代には東アジアで急速に高まりを見せている大きな理由である。

つまり飛行機というものは積載率(ロードファクター)と頻繁度(フルークエンシー)が重要である。従って、一か所に航空路を集めて、そこから周囲に分散するハブ・アンド・スポーク方式は、運賃の規制撤廃もしくは緩和抜きには成立しないものである。

北海道内の空港だけでなく、羽田より北に向かうすべての路線も同じ原理が適用できる。新千歳とネットすることによって、現行の航空運賃を半額でできる。

特に地方の赤字路線は、航空運賃の下落と、新千歳経由にすることによって、つまり新千歳をハブ化することによって、各便を満席にできる。もちろん旅客数も倍以上に増加することができる。しかし現行の規制のままであれば、このような

ハブ化へのインセンティブが生まれず、高運賃と低旅客数の悪循環を繰り返し、現在の地方空港の赤字路線はますます赤字幅を増加し、撤廃に追いやられる可能性が高くなるのである。

新千歳を含む本道の各空港と羽田を結ぶ便は一日65便である。これに本州の北へ向かうすべての便、たとえば青森、三沢、秋田のような路線を新千歳にネットし、各空港に経由する分、所要時間が30分から1時間余計にかかるにしても、現行の運賃の半額ということであれば、旅客数は必ず増える。繰り返すが、これが北米大陸で、またヨーロッパでハブ空港が急速に拡大した最も大きな理由である。

従って羽田からの発着枠は、まったく問題にならない。しかもこれだけの運輸省によるさまざまな航空規制にも関わらず、その航空需要は着実に伸びているのであるから、規制が撤廃されると、爆発的な航空需要が新千歳を中心に国内外でもたらされる。航空産業のビッグ・バンが必ず起こる。

最後に国際市場では、こんなことは、国内の航空会社でもとっくに実施していることだ。たとえば、日本航空の個人往復特別運賃である「JAL 悟空」の運賃表によると、アメリカ向けの路線では、手数料1万円を払うと、経由地に滞在できる。

これを北海道の路線で言えば、羽田-新千歳-釧路の旅程では、少し余分に払うと経由地・新千歳に滞在できるというになる。つまり羽田-新千歳の往復と新千歳-釧路の往復が羽田-釧路の運賃に少しだけ上乗せすると、利用可能となるわけだ。

現行の規制がある限り、こんな楽しい話は少しもできない。紋別のような地方空港は、ますます路線廃止に怯えるわけだ。

## 7 第七次空港整備計画- 運輸省をとるか、国際ハブ空港をとるか?

運輸省が策定し、閣議決定が行われた第七次空港整備五カ年計画（1996年から2000年）の計画では、2兆8270億円を投じて、そのうち新東京国際空港（成田）、関西国際空港、中部国際空港、首都圏第三空港建設に約8割（2兆1980億円）を投入することになる。

日本の周辺にアジア諸国に続々と誕生するハブ空港に対抗するために「国際ハブ空港」を整備すべきというのが、この第七次空港整備計画の狙いである。ではこの計画の実施によって国内に本格的な国際ハブ空港の成立は可能であろうか?

<sup>※1</sup>羽田を別にすると、成田、関空、中部新空港、首都圏第三空港はすべて成田から関空までわずか400キロの範囲内に集中配備されることになる。

成田と中部、成田と関空、中部と関空を結ぶ国内線は、羽田、伊丹空港との国内線との競争がある一方で、新幹線との競合がある。加えて新たに神戸空港、びわこ空港が完成すると、その路線競争は成田、中部が圧倒的に不利になる。従って現状の維持であれば、つまり航空運賃の規制が撤廃されない限り、これらの空港が空港を束ねる「国際ハブ空港」にはなることができない。

しかも第三の大都市圏の第三空港は、必然的に都心から遠く離れた地点にしか立地できないはずで、空港までのアクセスに時間がかかり過ぎる。飛行機に乗っている時間よりも、空港に到着するアクセスの時間の方がはるかに長い空港と評判を間違いなく受ける「第三空港」が誕生するところになるわけだ。

つまり現状の規制を固定させたままでは、巨大空港はいずれも、旅客を呼び込む要素に欠けており、また巨大空港間の路線も、成田と中部、関空と中部という路線も、いずれも成立しない。

年間1,500万人に上る日本人の海外渡航者は、相変わらず首都圏は成田、名古屋の住民は中部、関西在住者は関空からしか海外に飛び立つことはできないということになる。

運輸省が国際ハブ空港を国内に設置を望んでいるかどうか、今一つ疑問とするところであるが、もし本当にそうだとすると、この計画が実施されても、結局相変わらず従来の空港と同じ機能しか果たすことができず、「国際ハブ空港」にはなり得ない。

新幹線との競合で廃止された路線の歴史を振り返ると、羽田からの仙台便、新潟便があり、いま山形便が同じ運命をたどろうとしている。代わって福岡-仙台、新潟、山形便(96年開設予定)が生まれる。

その背景には羽田空港のハブ機能の衰退がある。また1993年に開設した福島空港は首都圏と200キロしか離れてからず、価格のインセンティブ、つまり運賃の規

制撤廃がないかぎり、羽田と結ぶことは不可能に近い。

また運賃の競合が行われぬ限り、新幹線と競合するようになると、今後予想される富山、金沢空港と羽田を結ぶ便も極めて難しいと思われる。

約400万人という全国で最も多い空港空白地域の人口を抱える静岡空港は、現状の規制のままでは、成田、名古屋、伊丹、関西の大都市圏の空港との間に航空路線の開設は難しい。

このような厳しい状況は、現状が価格の競争を促さない航空規制により人為的に造られたものである。この規制が日本のローカル空港が共通に抱えている厳しい状況を生んでいる。大都市周辺のローカル空港、富山、金沢、福井、松本、静岡、仙台、福島、山形、岡山、広島などの空港は存在意義が薄れ、経営難とあいまって、廃港への道を辿る空港が出るのではないかと危惧される。

この場合に新千歳が断然と重要な意味をもつようになる。新千歳はこれらの停滞する大都市周辺のローカル空港をネットワーク化し、活性化することを可能とするからである。

それはまさに国土の北端に存在するから可能となるのである。

従来、北海道は北端の地であることは、不利な条件と言われてきた。しかし現実には、北の端に位置することは、断然有利な条件に立つことになる。

北へ向かうあらゆる路線を新千歳とネットワークに組むことによって、首都圏周辺のローカル空港の存続を可能にさせる働きが生まれるのである。

日本周辺に続々と生まれる国際ハブ空港に対抗するためには、どうしても国内空港を束ねるハブ機能を持った新千歳に集めなければならないのである。

3,000メートル級滑走路4本を今用意できるのは、国内のあらゆる空港の中で、新千歳のみである。

しかしこの国際ハブ空港に何より重要なことは、空港と路線の規制緩和で、これはどうしても避けることができない。国際ハブ空港とは、郊外にできた大型ショッピングセンターのような役割を果たす。一か所に集中させることによって、多様で、価格の安い商品・サービスの提供ができるのだ。これに対して都心の商店街、たとえば狸小路が停滞し、郊外の西友やダイエー、さらにはカウ・ボーイのような大型ショッピングセンターに人は多く集まるのである。

空港のハブ化とまったく同じ現象であるが、困ったことに、国内の大型ショッピングセンターのハブ空港はいずれも運輸省から価格統制されている。本来ならばそんな価格の統制されている店屋に行く消費者はいないが、それでも旅客が着実に増加していることを考えると、この規制が撤廃されたならば、爆発的な航空需要、つまりビックバンが起きる。

新千歳は、隣接する千歳空港を含めて3,000メートル級滑走路4本を有して、すでに24時間運行可能な唯一の、日本一の空港である。周辺には国際ハブ空港と



して必要な用地を十分に確保できるし、利用可能な後背地は広い。

世界で「国際ハブ空港」と名乗りを上げている空港は少なくとも3,000 ha、標準でも5,000ha。大きなものは1万haのものすら現れている。

今、日本に新千歳を除いて国際ハブ空港の条件を満たすものはない。

しかも成田よりも1,000キロも北の端、つまり欧米から見ると、それだけ近い、有利な立地条件がある。日本の南の端の空港である福岡は、現在2,800メートルの滑走路一本で、都心部にあるために24時間運行は不可能である。それでも年間1,650万人の旅客実績を誇る。

つまり単純な計算によると、新千歳は6,000万人の旅客を相手にできるわけだ。日本最大というが、世界最大の空港が出現する潜在能力は充分にある。

日本周辺に誕生するアジアの国際ハブ空港に対抗する目的を持つ第七次空港整備五ヶ年計画は予算の8割、つまり2兆1,890億円を投じるだ大都市圏空港とはもちろん、新幹線の整備の充実とこの空港整備計画の結果生まれる大都市周辺の空港の空洞化に対する対策は、新千歳とのネットワーク化しかありえない。

その場合には、現在国内三社に独占されている路線の開放と運賃の規制撤廃が欠かせない要素となる。

もしそうしなければ、国内のローカル空港は生き残りをかけて国外の、周辺のソウル、香港、上海と言った空港とネットワークを模索することになる。

言い換えると、国内の税金を使って、セッセと、外国のハブ空港育成に協力することになってしまう。

さらに新千歳の国際ハブ空港化は、国内の日本人の旅客に国内の空港を利用させると言った狭量な考えはない。むしろ現在北海道の上空を通過して飛んでいる香港とバンクーバー間の路線を新千歳にトランジットさせることによって、香港からアジアの旅客を、バンクーバーから欧米の旅客を積極的に集客できる、本格的な「国際ハブ空港」を実現できる。

しかし本格的な国際ハブ空港が成立の条件は、施設が整備されるとそれで良いというものではない。むしろ規制の撤廃・緩和の方がむしろ重要となる。

価格統制されたい郊外の大型ショッピングセンターには消費者ならば本来誰も行かないからである。

すると自らの権限縮小に通じる規制の撤廃・緩和を行なうまで、<sup>※2</sup>運輸省は国際ハブ空港を国内に成立をすることを許すかという疑問は残る。

つまり運輸省をとるか、国際ハブ空港をとるか日本の国民は選択を迫られる必要が出てくるのではないか？

(注1)4月2日号のエコノミストに掲載された山崎朗九州大学助教授の「『成田』『関西』『中部』を合わせて新ソウル空港に勝てない」を参考とした。

## 8 道民出資による民間航空会社- 半額航空会社 (HalfJet) の設立を

道民が日本の地域住民に呼びかけて、道民と日本の地域住民の航空会社を設立しよう。<sup>※1</sup>安全な、ただし現行の航空運賃の半分で羽田-新千歳との往復を可能にする、だから会社名は<sup>※2</sup>半額航空会社 (HalfJet) と言う。しかしそれでも利益の上がる航空会社である。

この航空会社はいわばベンチャー・ビジネスである。アメリカのベンチャー・ビジネスは、独創的な発想や最先端の技術力が強く求められる。

しかし日本のベンチャー・ビジネスは、そんな難しいことは全く知らない。

厳しい規制があるおかげで、この人間が造った山ほどある規制の壁をたった一つ取り除いただけで良い。日本のベンチャー・ビジネスは規制との競争であり、特別な技術、知的所有権、独創的な発想もまったく知らない。

規制は「機会」を提供してくれる。

現在最大の旅客数を誇る羽田-新千歳の路線は、同時にOECD加盟の先進諸国にあるどの路線よりも(飛行時間90分を想定)割高である。

つまり世界で最も高い航空運賃なのだ。

しかも国際航空運賃が低下しているなかで、<sup>※3</sup>ひとりこの最大の旅客数を誇る路線の航空運賃が値上がりしたのだ。これは北海道に住む者にとって、絶好の「機会」を提供されたと解釈できる。

また国際的にも、経験ある外国の航空会社にこの世界最後の「ドル箱路線」参入を条件に、北海道の新千歳空港を本格的な国際ハブ空港に成長させる。

かつては北海道は「国土の北端」に位置し、これは不利と言われ続けて来た。

しかし現在では日本に国際ハブ空港を成立させるための、極めて有利な条件になっているのである。

新しい航空会社というのも、良いことだ。既得権益にしばられている航空三社とは、「新しい」という視点に立つと、断然有利な立場に立てる。

総理大臣の報酬を越えると言われる世界一高いパイロットの年俸を見直すこともできるし、スチュワーデスのあり方も変更できる。

何より既存の航空会社の半額であれば、航空券は即日完売。まったく広告宣伝の必要はない。

こんなことは、既存の航空会社はしたくともできない。新しい航空会社だから、可能となる。

全国各地の空港を束ねる本格的な国際ハブ空港はまだ日本にはない。それは単に新幹線との競合や立地条件の問題ではない。やはり根底に政策の誤りがあり、既得権益がそうさせないのである。しかし国内で束ねることができなければ、

国外の空港-現在建設中の新ソウル・メトロポリタン国際空港(4000メートル

級滑走路4本)が、中国の上海が、香港が束ねるだけだ。繰り返して言うが、多額の日本税金を使って、国外の空港の国際ハブ化を育成することと同義だ。

日本の税金を使って、セッセと国外の空港の国際空港のハブ化に手を貸すか、新千歳の既存の施設を存分に活用して、本格的な「国際ハブ空港」の設立を促すか、二つに一つである。

つまり運輸省は政策の決定において、まったく選択の余地がない、結論は明らかに後者でなければならない。そのためには現在の航空三社による羽田－新千歳間の路線の開放は避けられない。参入機会の開放と航空運賃の規制撤廃は国際ハブ空港の成立には必要、しかも早期に実現しなければならない。

しかしたったこれだけの規制緩和の求めでも、現実の既得権益の壁は厚い。

「行政改革」がまさにそうであった。総論で出された「行政改革」は、各論反対を通じてまったく進まない。「行革」や「規制緩和」の衣を装って、「規制強化」の動きを加速させる場合さえある。今回の国内運賃の改定により、従来より割高になった羽田－新千歳の航空運賃はその代表的な事例であろう。

しかし過去の「行革」の成果がまったくなかったわけではない。良く見ると、国鉄や電電公社の民営化は明らかに「行革」の成果である。つまり総論で逃げることを許さない、個別的、対象を限定した、一点突破型の行改は成功の確率が高いことを示してる。

この新しい航空会社・半額航空会社の設立もそこにある。具体的な路線、具体的な航空会社の設立という行為を通じて、具体的に運輸省に規制緩和を求めない限り、「規制緩和」に名の借りた「規制強化」を許してしまうことになるからである。

この新しい航空会社は、現在のところ香港のキャセイ・パシフィックとの提携に強い関心を持つ。来年度には香港の中国返還がある。つまり香港のナショナルフラッグとしてしてのキャセイから、社会主義・中国の一つの民間航空会社としてのキャセイへの変身を余儀なくされる。

中国との交渉においも不利な立場に立つ。国外に保険をかけておきたいはずだ。隣接していながら、厳しい規制で国際水準よりもはるかに高い航空運賃を維持する日本、とりわけ新千歳・羽田間の路線は世界最大の旅客数を誇り、またその北海道の上空を通過して香港からパンクーパーの移民を運ぶ路線があるキャセイ。ではキャセイが欧米の空港に拠点を移す可能性はどうか？

規制が撤廃され欧米の空港では、もちろんナショナル・フラッグとしての参入はできず、欧米の航空規制の撤廃により、大きな航空会社の参入機会ははるかに減少している。発展途上国の空港への拠点の移動は、依然として不安定である。

こう考えてみると、残るは最後の「ドル箱路線」を抱える、日本で唯一「国際ハブ空港」の可能性のある新千歳しか存在しない。

年間百万以上の日本人が香港を訪れる。新千歳に拠点を構えると、国内路線と同社が北海道において安い航空運賃を提供し、まず北海道で「良き市民」としての評価を得ることが大事な戦略である。半額の航空運賃で日本全国から海外渡航者を新千歳に引きつける。そこから国際線の乗客を獲得する戦略を可能にする。

(注1) 航空規制の撤廃・緩和によって安全が損なわれるという議論が多いが、その問題に関しては、下記の論文が詳しく論じている。

Mark L. Mitchell & Michael T. Maloney

"Crisis in the Cockpit? The Role of Market Forces in Promoting Air Travel Safety" *Journal of Law & Economics*, Oct. 1989.

(注2) きわめて低額運賃の航空会社の設立は航空規制の撤廃に伴って見られる。たとえば米国ではアトランタのValueJetが有名であるが、これらの航空会社はアメリカの全路線の40%を占めるようになったと言う。一方現在では欧州では7%程度の路線を占めている過ぎない。現在ロンドンのEasyJetはロンドン・エデンバラ(またはグラスゴー) 90分(新千歳-羽田と同じ所要時間)で飛んでいるが、運賃は競合する英国航空の運賃の3分の1である。しかし来年からEUは航空規制の撤廃を行うことになっているためにこのような航空会社の占める割合は急激に高まることが予想される。

## 9 おわりに

人には誰でも忘れられない原風景がある。筆者の場合は、それは英国オックスフォードのバス停での出来事である。十数年前に、小雨の降りしきる、寒い日曜日の夕方。なかなかやって来ないバスを待っていた。そこに中年の太った婦人が加わった。二人の間に会話が生まれた。職業は看護婦。ポーランド生れで、命ながらポーランドを脱出して、もうポーランドに一生戻ることはないと言った。「どうしてそこまでして？」という筆者の疑問に、「自由が欲しかったから」と言うのが、その婦人の答えであった。

自分の命と引き替えにしても欲しいと願う、自由とはそんなに魅力的なものだ。翻って現代の日本はどうだろうか？ この「自由」という点から日本の社会を眺めてみると、不思議な風景が浮かび上がる。

この「自由」を敏感に感じているのは、香港の人々ではなかろうか？

その人々が日本の社会をどう見ているのであろうか？

来年に迫った香港の中国返還に当たって、移民先は特にカナダである。

本来であれば同じ皮膚の色、共通の食生活のこと、すぐ隣接する国、何より経済的な豊かさを享受しているアジアでは数少ない国、と考えると、どうしてこの日本ではなくて、日本の上空を通り越してカナダになるのであろうか？

モンテール駐日米国大使は、日本からは4万人の留学生がアメリカに向かう一方で、アメリカから日本へは数千人のアメリカ人学生が留学するに過ぎないと言う。夏冬の休暇期間の短期の語学留学を含めると、その数は膨大なものに上ることになる。

つまり外国人にとって、いくら日本の治安の安全を強調しても、あまり魅力的な国ではないのだ。さて日本人自身は日本の社会をどう見ているのか？ 建前ではなく、本音の部分で探してみると、30兆円に上ると言うパチンコ産業の売り上げに集約されている。「安全第一」の日本人が他の外国人と比較として、特別に博打好きということは到底考えられない。競馬・競輪そして競艇と一通り博打はすでに他国並にあり、それでも足りなくてパチンコなのだ。

しかしその金額が30兆円。日本人はパチンコに代わる楽しみが見つけれられない、そんな社会に生きているということなのである。

子供たちは、学校では「校則」、大人たちは役所の「規制」によって、ちっとも楽しみを感じることができない社会に生きているのだ。

冷戦構造崩壊後の日本は、たしかに冷戦の勝利者であった。しかし戦争の勝利者は、敗戦者に比べると有利な立場に立つことが意外と少ない。

英国の経済学者・ケインズは「戦後英国の経済の衰退した原因は、第二次世界大戦に勝利して、昔の施設・設備が生き残ったためだ」と主張した。

これをSELF-DEMONIC DESTRUCTION(自己悪魔的破壊)と呼んだが、同じように冷戦に勝利した日本は、この新しい戦後の英国と同じ問題に直面している。

つまり戦争の勝利が、過去の規制を変えることを許さない、そんな社会構造が今日本でもすっかり定着してしまった。

第二次世界大戦の結果、戦争に破れたドイツや日本が過去のすべてを一掃して、新しい構造転換を遂げることができたに比較して、英国は完全に立ち遅れたのであった。

この新しい戦後の日本に直面している日本は、旧来の設備・施設、とりわけ「規制」を緩和・撤廃することがまったくできない。

「行政改革」が叫ばれた土光臨調は13年前のことである。それからどれだけ「行革」が進んだのであろうか? 「行改」を促進するための新たなる「規制」が生まれることも珍しくない。繰り返して言うと、今回の「幅運賃」の導入は、実は「規制強化」であったわけだ。

結局のところ「自由」の豊富な注入こそ、社会が躍動する大きな力となるのである。それを制限する「規制」は緩和・撤廃されなければならない。

「成功する自由」と「失敗する自由」が共存する社会でなければならない。

「成功する自由」を保証された社会は、「失敗する自由」を排除しなければならない。成功者が成功するのは、倒産する者がいるからだ。

また倒産する自由があることは、いつでも成功する自由の機会を確保できる、そんな社会であるわけだ。

現在の日本の社会は「失敗する自由」を極端に制限する「規制」社会なのだ。

逆に言うと、失敗者は二度と参入の機会が与えられない、そんな社会なのだ。

「終身雇用制」が貫徹する社会は、当然に「途中入社」の機会は存在しない。

その会社に相応しくないと考えた人間でも、他の会社に移ることを許さないそんな社会になったいるのだ。

だから「自由」にもっとも敏感な香港が人々が日本に移住することを考えもしないのである。

日本人は、そのウサをあのパチンコ台で晴らし、ウサの合計が30兆円にも上る巨大な産業を生んでいるのである。

この新しい航空会社の設立は、パチンコ台でウサを晴らす道民に限らず、日本中のパチンコでウサを晴らす国民大衆にも呼びかける。パチンコよりおもしろい「半額航空」に出資してみませんか、と。必ず資金は集まる、いくらでも集まる。

This is intended to be used as a discussion paper for those interested in our policy proposal.

In this paper we demonstrate why and how "Big-Bang" could work wonders in Hokkaido —Northern Island of Japan only if a regulation laid out by the Ministry of Transportation is removed.

Hokkaido has constantly put at disadvantage by poor policies combined with aid from the Central Government, which have delayed reform and have become a way of life for this Island.

The time will come soon when the aid from the Central Government (that means tax) is undermined by cynicism and fatigue, it must be recast in the form of the richest resources available in this Island—that is, the largest number of air-passengers in the world on the Haneda-Shinchose route.

Our proposed airline "HalfJet" intends to participate in this route by offering tickets costing half the price charged by the three existing airlines. This new airline is equivalent to "EasyJet" in London or "ValueJet" in Atlanta, ready for mega-competition by utilizing the full geographical advantage.

This will finally result in "Big-Bang" and would help prove that the long economic period of marginalization is over for Hokkaido.

Shinchose Airport will become primary International hub-airport in Japan, and one of most important airport in the world.





Tadahisa WADA, "Big-Bang" Marching in Hokkaido Island:A case of Deregulation and Its Impact on the Island's Economic Independence followed by the Proposed "HalfJet" / REC Technical Report No.0018[SS330-] September,1996 / Hokkaido Research Center of Environment and Culture / SEISHU GAKUEN, SAPPORO 004 JAPAN.

○執筆者紹介

和田 忠久

(わだ ただひき)

静修女子大学助教授

国際交流論・経済学

平成8年9月10日 発行

編集：北海道環境文化研究センター

発行：(学)静修学園 和野内 崇弘

〒004 札幌市豊平区清田4-1-4-1 ☎(011)881-8844

