

(第一課題)

地方空港の歴史と将来

- シャノン空港と中標津空港 -

室蘭工業大学 田村 亨*

1. 研究の目的

ヨーロッパ最西端にあるアイルランド・シャノン(Shannon)空港は大西洋横断の旅客機が利用した古い空港である。その後、旅客機の飛行可能距離が延びて各国主要都市間を直結することが可能となり、空港の最初の役割は終わった。しかし現在に至るもシャノン空港は健在な活動を続けている。そこで、本研究の目的は、空港発足以来の歴史を辿り、現在も活動している要因を考慮し、これを参考にして、北海道東部の中標津空港の活用について提案する。

2. シャノン空港の歴史

北海道とほぼ同じ面積を有するアイルランドにシャノン空港がある。この空港は第2次大戦が始まる1939年に建設された空港であり、以下にその歴史をまとめる。

1935年に、北大西洋航路の基地として、カナダのニューファウンドランド島(ガンダー空港)との定期航路を設ける目的で、アイルランド政府により適地選定(リンドバーグも携わる)がはじまる。1939年5月に一番機が到着(Transatlantic Airplane社: Boeing 31474 seats: 所要時間6時間24分)するも、同年9月3日からの大戦により利用は中断される。1945年終戦とともに再開し、1950年代まで、北大西洋路線の50%がトランジット空港として利用した。ジェット化に備えて1960年より3200mの滑走路を計画し、1971年新空港ターミナルビルとともに完成したが、時代は高速・長距離飛行機の時代となり、シャノンは時代に取り残されたかに見られた。

実際は、1947年の“Customs Free Airport Act”により、1959年に世界最初のフリーゾ

ンを完成させたことにより(アメリカ大統領J.F. ケネディ(アイリッシュ)の力が大きいとされている)その後の約40年間に地道で身の丈に合った様々な空港運営と地域開発を行って、今なお地域は活性化し続けている。

3. シャノン空港と地域活性化

地域活性化に重要な役割を果たしたのがシャノン開発会社である。この会社は1959年に設立され、1975年にシャノン産業基地開発と統合され現在に至っている。会社は、当初政府からの運営補助を受けていたが(1959-67年55%、68-87年30%、88-94年15%)1995年から完全民営された。

オイルショック後の1978年、政府の民営化プログラムがスタートした。エア・リンタ(ダブリン・コーク・シャノンの3空港運営会社)とエア・リンクス(アイルランドのフラッグキャリア)も順調に完全民営化に向けたプログラムを歩んでいる。シャノン開発会社も、1978年に政府のパイロット・プログラムに選定され、民営化を前提とした拡大プログラムがスタートした。具体的には、運輸通信省のみならず、観光産業省・商業省も加わった総合的地域開発プロジェクトであった。現在の社員数は180人、ボードメンバー(15人)の構成も海外のコンサルタント・民間経営者など殆どが民間人(12名)である。

開発会社の活動は、企業誘致(空港隣接地区に1,100の企業が立地)のみならず、リメリック大学における航空技術者養成、新技術と企業を結び付けるインキュベータ組織の構築なども行っている。1959年からの約40年間に、シャノン・シティ(人口9000人)を隣空地域の作ったり、技術者育成としてリメリック大学にAircraft Eng.プログラムを

* たむら とおる(室蘭工業大学建設システム工学科 助教授)

設けたり（開発会社の助成金で運用）と様々な活動を行ってきている。中心的な開発戦略の変遷をまとめると、1972 - 1980 は技術者育成、1980 - 1984 はイノベーション（情報産業）、1984 - 1987 はツーリズム（100 万人計画）、1987 - 1991 は ISO 14000 の取得、1991 - 1995 は国際標準化、1996 - 2000 は東欧・東南アジアへの技術移転（例えば：フィリピンのスービック基地開発）となっている。

シャノン地域の優位性は、欧米の中間地点のみならず、①気候状況の良さ、②空港利用混雑の少なさ、③空港内ハンドリング料金の低廉さ、④着陸料の低廉さ、⑤2010 年まで 10% に押さえられた法人税、⑥アイルランドの若い人材（50% が 30 歳以下）などが挙げられる。

これ以外で重要な点は、アメリカに居住するアイリッシュ（約 4000 万人）の母国に対する支援と、3 億 2 千万人を擁するヨーロッパ市場の取り込みである。特に、エア・バス社とロールスロイス社の積極的技術協力を得て、ルフトハンザ航空（ハンプルグ）、スイス航空（チューリッヒ）など中堅航空会社の機材整備における Quality Standard をシャノン地域で作った。

4. 中標津空港の歴史

北海道の空港の殆どは、第 2 次大戦中に北海道・樺太・千島列島地域の基地防衛計画の一環として、日本軍により作られたものである。中標津空港も、日本海軍が根室地域に建設した 3 つの空港の 1 つであり、たまたま未完成で終戦を迎えたことから、現地域に残った。戦後 13 年を経て、この空港は、市街地から 3 km のところに地域の空港として生まれ変わる事となる。女満別空港・釧路空港が開港され、航空業界のローカル線廃止問題が議論される中で、再生できたのである。

5. シャノンから学ぶ中標津活性化への視点

シャノンに注がれた外部からの協力的な刺激

は、米国アイリッシュが母国の発展を期待してもたらしたものである。しかし、当該地域の人々は、米国アイリッシュが期待していたようには「空港」を見ていなかったようである。これは、空港は母都市リメリックから切り離され、ダブリンや海外を指向しなければならなかったその開発戦略から見て取れる。また、アイルランド最大の企業 GPA（ギネス・ピート・アソシエーション）は、当初、大規模な酪農経営を持ち込もうとしたが、地域の人々には受け入れられず、航空機リース会社へと変貌を遂げる。勿論、約 50 年という時間経過とともに、空港が若者の就業地となり、言語もシャノン空港周辺では急速に英語圏化が進んだ。

一方、中標津の場合は、空港がその地域に住んでいる人々に主体的に受け入れられた。戦前に始まる主畜農業経営は、戦後の世銀融資による根釧パイロット・ファーム建設へと進んで行く。しかし、生乳コストを下げるための多頭飼育は過剰生産をもたらし、規模拡大の負債のみが酪農家の肩に重くのしかかっていった。この酪農を中心に発展しようとする過程と空港整備の過程とが、自らの責任における地域の近代経営をとおして、統合された可能性が高い。ここで重要なことは、アメリカやオランダから移入した酪農技術ではあったが、地域は農業機械生産に注意を引かず、帯広市がその拠点となったことである。中標津は第 3 次産業の町であるが、常に酪農従事者の視点を大切にしたい。農業とりわけ酪農は乳牛と土地を生産要素とした経済原則に従わなければならない。乳房炎を恐れて抗生物質漬けにした生乳は出荷されない時代である。近代化の流れの中で忘れ去られた生乳の品質を高める努力が始まっており、そこから生まれる風景は地域に一貫している。そして、この風景とホスピタリティを求めて、都市から人々が空港をとおして集まってきているのである。