



十勝・帯広の空の玄関口であるとかち帯広空港が民営化して6年。北海道エアポート株式会社の山崎社長に、空港民営化への思いと十勝・帯広の魅力などについて、米沢市長がお話を伺いました。

担当課 広報広聴課

北海道7空港の民営化への歩み

市長 とかち帯広空港は、令和元年に空港施設とターミナルビルの運営を北海道エアポート株式会社（以下、HAP）に委託しました。本日は、当時、国土交通省航空局の空港経営改革推進室長として空港民営化を担当され、昨年6月にHAPの社長に就任された山崎さんをお迎えし、空港民営化への思いのほか、十勝・帯広が持つ魅力や可能性などについて、お話を伺いたいと思います。

私が初めてお会いしたのは、山崎さんがイタリアでの大使館勤務から帰って来られたあたりでしたね。

山崎 そうです。平成27年8月に帰国して、9月に空港経営改革推進室長になってからは、仙台や高松、福岡の空港民営化を担当していました。その流れで、11月に「国管理の道内4空港（新千歳・函館・稚内・釧路）を民営化する」と発表したのですが、できれば地方管理の3空港（帯広・旭川・女満別）も一緒に進めたいという思いがあり、すぐに帯広に駆け付けたのを覚えています。

市長 懐かしいですね。当時のことはよく覚えています。空港民営化の話が次々に進んでいたのが、帯広もなんとか道内の空港民営化に加わりたと思っていました。そんな時に山崎さんが登場されて、非常に心強かったです。でも、初めてお会いした時は確か、髪が長く、ピンストラップのスーツにピンクのネクタイ姿で。本当に国の役人なの？と思いました（笑）。

山崎 皆さん、昔の印象がおありなのか、今でも、髪は伸ばした方が良いんじゃないかという声もいただいたりしますね（笑）。

市長 とても印象的な出会いでした。あの頃は、北海道全体で空港民営化の機運が高まっていて、7空港が一つになるという大きな構想が、一気に加速し始めた時期だったように思います。特に、今回のような複数の空港を対象とした事例は、全国的にも類を見なかったと思いますが、そこにはどのような狙いがあったのでしょうか。

山崎 そうですね。国が考えたコンセプトの中では「路線の分散」が挙げられると思います。新千歳空港へ就航したい路線は多いのですが、一つの空港で受け入れられる発着枠には限りがあり、人気がある時間帯は、就航を断念することもあります。そのため、7空港を一体で運営し、新千歳空港で対応しきれない路線需要を、他の6空港に分散させることで、北海道全体でバランス良く路線を配置することができ、国内外からのさらなる路線誘致や、北海道全域の観光振興につなげられます。分かりやすく例えるならば、千歳に降りて、帯広から飛び立つというような、周遊観光ができるイメージを目指しています。

市長 そう考えると、7空港一体での運営というのは、スケールメリット※1を生かすことができ、空港としての交渉力が強まることになりますね。例えば、国に対して、我々が帯広市としてではなく、十勝の代表として交渉に当たるような状況と似ているのかなと感じました。そういう意味でも、今回、民営化の仲間に入れていただいたことは、本当に感慨深いものがあります。

山崎 いえいえ。市長をはじめ地域の皆さんの「一緒にやるんだ」という強い思いが、国を動かしたと言っても過言ではありませんよ。皆さんの熱意があったからこそ、今回の7空港民営化が実現できたと思っています。

コロナ禍で見た「観光の本質」

市長 7空港の民営化から間もなく、新型コロナウイルス感染症（以下、コロナ）が世界的に流行しました。その時期、山崎さんは、北海道庁に出向されていましたね。

山崎 道庁では観光行政を担当していました。まだコロナが広がる前に、フィンエアー（フィンランドの代表的な航空会社）との路線交渉のため、フィンランドに行ったりしていました。当時は、道内の旅行会社の皆さんが「フィンエアーに乗ってヨーロッパに行こう」といったツアー商品を精力的に販売してくれていて、「こんなに旅行客が来てくれるなら」ということで、フィンエアーの通年運航が決まったんです。でも、帰国した時には、既にコロナが日本国内でも始まりつつあり、あっという間に状況が一変しました。

市長 そうでしたね。緊急事態宣言も出て、観光業は一気に止まってしまいました。

山崎 ええ。その後、私は「どうみん割」や「GoToトラベル」にも携わっていたのですが、世の中の風潮として「なぜ観光にばかり税金を入れるのか」といった批判もありました。それでも、観光が止まり、地域経済も止まってしまった当時の状況を振り返ると、観光に税金を投入したのは、単に旅行業者を支援することではなく、地域経済にお金の流れを取り戻すことが本当の目的だったことを理解していただけたと思います。

市長 本当にそうでしたね。観光が止まることで、人の動きもお金の流れも止まる。あの経験を通じて、観光が地域全体の需要を生み、農業や飲食業などへの波及効果が大きい産業であることを、多くの人が改めて実感し、「観光の本質」を再確認したのだろーと思います。

社長就任への思い

市長 その後、山崎さんはHAPの社長に就任されました。お話を伺うと、決して簡単な決断ではなかったようですね。

山崎 このお話をいただいたときは、本当に迷いました。民営化後の会社の経営陣には、現役の役人のままでは出向できないため、退職しなければなりませんでした。それに、コロナの影響でHAPの経営状況が非常に厳しいことも十分承知していましたから。

市長 それでも引き受けられた。

✿ 空港民営化とは

従来、空港の施設は国や自治体による管理運営が義務付けられていたが、平成25年、民間事業者に委託できるように法整備された。これにより、滑走路や駐車場などの空港施設と、ターミナルビルを一括して民間事業者運営に委託し、コストの改善や民間のノウハウを活用した空港の利便性向上のほか、新たな路線誘致など、柔軟な空港運営が期待できるようになった。



✿ とかち帯広空港の歩み

- 昭和39年 南町地区に開港
- 昭和56年 ジェット機運航へ対応するため現在地（泉町西9線中）に移転
- 平成13年 「とかち帯広空港」愛称決定
- 平成23年 AIRDO就航
- 平成29年 国際線ターミナル増設
- 令和元年 7空港の運営を目的にHAP設立
- 令和3年 HAPによるとかち帯広空港運営開始
- 令和7年 エアロK航空国際定期便就航、駐車場リニューアルおよび有料での供用開始

※1 スケールメリット：規模が大きくなることで得られる経済的利点。

※2 エアポートセールス：航空路線の充実や空港利用者の利便性向上を目的とした営業活動。

山崎 はい。以前、「民営化すればこんなに良くなります」と各地で説明してきた立場としては、今の状況を見過ごすわけにはいきませんでした。自分の言葉に責任を持って、7空港一体運営の姿を実現しなければという思いが強かったですね。それで覚悟を決めました。

市長 なるほど。空港民営化に尽力され、海外での経験も含めて豊富なキャリアをお持ちの山崎さんには、地元経済界や観光業界などから就任を待ち望む声が多かったと思います。そして、北海道の空路の核となるHAPを率いていく職責はとても大きいのだろうと拝察しますが、これからの山崎さんの手腕に、各方面から大きな期待が寄せられていることと思います。

山崎 とてもありがたい話です。就任にあたって、私は三つの目標を掲げました。それは、「路線を呼び込む」「魅力ある空港をつくる」「地域とともに発展する」というものです。空港は地域の玄関であり、顔でもあります。特に、路線誘致については、地域経済や基幹産業、観光にとって生命線だと思っていますので、地域経済をつなぐという我々の重要な使命を、一丁目一番地としてやっていきたいと思っています。

空港と地域の両輪で進める路線誘致

市長 路線誘致というお話がありました。以前、釧路や網走と連携して、海外にエアポートセールス^{*2}に行ったことがあるのですが、その時に気付かされたのは、観光地としての魅力を伝えるだけでは十分ではなく、最終的には航空会社との間で、着陸料などの運航条件を詰める必要があるということでした。自治体だけでは空港運営や路線誘致はできないんだと、痛感させられた記憶があります。

山崎 今まさに仰っていただいたことが、民営化した最大の目的だと私は考えています。自治体や地域の経済界、観光業界の皆さんが、デスティネーション（旅の目的地）としての魅力を伝えていただき、就航の条件交渉を我々HAPが引き受ける。民営化によって、ようやくこの両輪をそろえることができ、エアポートセールスは新しいステージに入ったと確信しています。

市長 なるほど。そう考えると、韓国のエアロK航空（以下、エアロK）の国際定期便就航は、まさにその成果ですね。今回、競合先の空港もある中で帯広を選んでいただいたのは、「十勝・帯広の取り組みに将来性を感じた」という、エアロKのカン社長の思いが決め手になったそうです。この話を聞いたときは、本当にうれしかったですね。

山崎 エアロKについては、就航後、搭乗率を上げるために、米沢市長にアウトバウンド^{*3}を増やす取り組みをお願いしていました。北海道発着の国際線における日本人搭乗者の割合は平均約5%で、帯広はエアロKの就航時でも10%程度でしたが、昨年7月から8月にかけて、帯広をはじめ十勝の自治体や経済界、観光業界の皆さんが、割引キャンペーンや地元へのPR活動などを熱心に取り組んでいただいたことで、9月には清州発帯広行きで43.2%（帯広発清州行きは38.4%）という驚異的な数字まで上がったんです。

市長 確かに飛躍的に伸びました。

山崎 我々は「帯広モデル」と呼んでいます。地域の皆さんと一緒にエアポートセールスを頑張り、路線を呼び、アウトバウンドを増やす取り組みを実施していく。そうすると、アウトバウンドが増え、路線が定着するだけではなく、さらなる路線誘致にもつながっていきます。今後、この帯広モデルを成功事例として、道外や海外でも紹介していきたいと思っています。



▲清州便就航セレモニーの様子

空港はブランド発信のゲートウェイ

市長 それでは最後に、山崎さんの目に映る、十勝・帯広のイメージや魅力、可能性などについてお話しいただけますか。

山崎 そうですね。帯広はブランド戦略も素晴らしいと思います。帯広という地名にこだわらず「十勝」という大きな枠で発信することで、商品も農作物も、国内だけでなく海外でも認知度が格段に上がってきているように感じています。十勝というワードを使ったこのブランド戦略は、今後の路線拡大の大きな強みになっていくのではと期待しています。

市長 ありがとうございます。「とちぎ帯広空港」という愛称も20年以上親しまれてきました。令和6年に新たに指定された国立公園にも、十勝の名称が入りましたし、おかげさまで地域の皆さんには、十勝を冠した食品や農畜産物も、数多く生みだしていただきました。また、美食都市アワード^{*4}の第1号受賞都市として帯広市が選ばれたことも、開拓以来、育み、磨き上げてきた、十勝の食というブランドを評価していただいたものと受け止めています。

山崎 ヨーロッパの人々には「食のために移動する」という文化が根付いています。私が駐在していたイタリアでも、物流が発達していないこともあり、おいしいものを食べるためなら、人々は平気で遠出していました。食の評価誌として有名な「ミシュランガイド」が誕生したのも、もともとは車での旅行需要を喚起して、新しいタイヤをもっと買ってもらうためだったそうですからね。

市長 そういう背景があるんですね。面白いですね。

山崎 一方で、日本では物流が発達し過ぎていて、海外のように「現地でなければ食べられない」という希少性が薄れてしまっている面があると思っています。だからこそ、食を売り込むことは、単に物流だけではなく、国内外からの人流を生み出すチャンスにもつながりますし、十勝には食という素晴らしい資産があって、国内はもちろんのこと、海外の人々もひきつける魅力があると思います。

北海道エアポート株式会社
代表取締役社長 **山崎 雅生**

昭和49年生まれ、釧路市出身、一橋大学卒。平成11年運輸省（現国交省）に入省し、運輸政策局、鉄道局、都市局、海事局などを経て、北海道運輸局企画課長、国交省自動車局旅客課課長補佐、同航空局企画室課長補佐を歴任。平成24年から外務省在イタリア大使館1等書記官を務めた後、平成27年、空港経営改革推進室長として空港民営化などを担当。令和元年から北海道庁に出向し、経済部次長や観光振興監として北海道の観光再生に尽力。令和5年に国交省に戻り、鉄道事業課長などを務めた後、令和7年4月に同省を退職。6月に北海道エアポート株式会社代表取締役社長に就任。



市長 ありがとうございます。この十数年間、「フードバレーとがち」の旗印の下で、19市町村が一丸となり、地域の文化や歴史、食・農・自然といった地域資源を大切に育ててきました。それが今、十勝・帯広のブランドとして実を結んできているのだなと感じ、うれしく思います。

山崎 十勝・帯広の景観は、まさに「ザ・北海道」だと思いますし、リッチなエリアだと感じています。本州やアジアの人々がイメージするような、北海道を象徴する雄大な景色が広がっていて、その中で育まれてきた人や街並み、食には、決して裕福という意味だけでは表せない、いろいろな意味での「豊かさ」があります。そう考えると、この地域が培ってきたブランド力を、我々がどのように活用して、路線誘致に結び付けていくのか、改めて大きな課題をいただいたなと思っています。

市長 結びに、すごくうれしいことを言っていたきました。十勝・帯広には確かな「豊かさ」があります。その豊かさを未来につないでいくためにも、これからも、とちぎ帯広空港とともに、この地域の魅力や価値を国内外に向けて広げていきたいと思っています。本日はありがとうございました。



▲十勝に広がる豊かな田園風景

※3 アウトバウンド：出ていく、外向きの、などの意味を持つ英単語。観光業界では、国内から海外へ行く旅行や旅行客を指す。インバウンドの対義語。
※4 美食都市アワード：「美食都市研究会」と食の専門誌「料理王国」が創設。地域の食材を生かした独自の料理や食文化の発展に優れた都市を表彰。