

官主導で失速した 農道空港事業の現在

ルポライター 滝川 康治

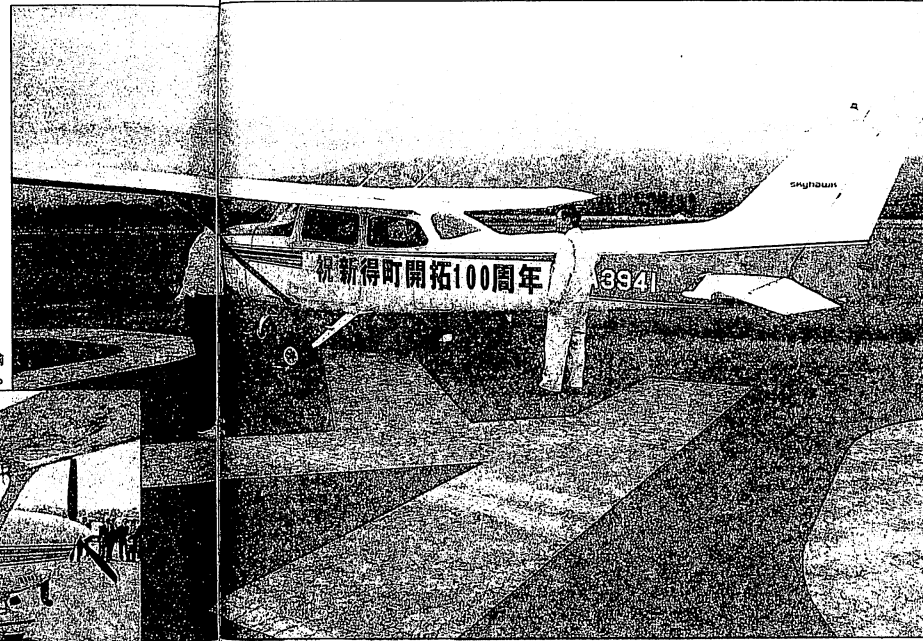
農産物の輸送は挫折し 多面的な利用に活路模索

リゾートに期待 視界不良で離陸

新得町市街地から東に三キロほど行った畑作地帯のど真ん中に、八百メートルの滑走路をもつ農道空港が広がる。運営主体は町が九割出資する第二セクター「西十勝フライト農業公社」。道内四港のトップを切って九二年にオープンしたが、主目的の農産物輸送は飛ばすたびに赤字が膨らんで失速した。最近では体験搭乗や空撮など多面的な利用を試みている。

八月下旬のある日、町役場の斉藤正明・農林課長に現地を案内してもらった。ちょうど、開拓百周年の記念行事として、町民対象の体験飛行をやった

13年前に農水省が打ち上げた農道空港事業は、その見通しの甘さから本来の目的である農産物輸送が挫折した。いま、道内4カ所の空港ではスカイスポーツなどによる多角的利用に知恵を絞る。新得町と北見市のケースを中心に農道空港の経緯と、これからの課題などをレポートする。



設置目的の農産物輸送が失敗に終わり、道内4つの農道空港では多面的利用に力を入れている。新得町では「開拓100周年」のイベントとして遊覧飛行をやっていた。

農産物輸送が赤字になることは最初から予想されたが、それでも町が空港誘致に走ったのは、「リゾート観光客の輸送や遊覧飛行などに多目的利用したい」との思惑があったからだ。

初めはリゾートに近い上佐幌地区が候補地に挙がり、「当時の助役がYS11が就航するような空港を」と発言したけれど、騒音の心配などで農家が反発したりして現在地に移った「地元住民の話。リゾート開発に批判的な町民から、「採算が合わない。帯広空港から運んだほうが安い」といった反対意見が出されたこともある。

町が六百万円、セソングループの北海道西洋が三百万円（経営悪化で95年に町が買い取り）、農協が百万円を出資して農業公社を設立し、九二年夏の初フライトにこぎつけた。当時は、夏場の二カ月間に計四十回空輸し、セスナ機のチャーター料金は二千万円、生産者から受け取る輸送料金は二百万円（陸送と同料金）で、差額分を町などが負

いち早く建設した新得農道空港の第1便は花の輸送（92年7月）。飛ぶたびに赤字が膨らんでいった。



担する、という計画で始まる。初めから視界不良の離陸であった。

計画の甘さ反省 利用策探る新得

次頁の表は当初の輸送計画と昨年度の実績を対比したものだ。農水省の構想がいい加減だったことやバブル経済の崩壊、車やフェリーによる輸送技術の発達など外的な要因を割り引いても、計画がいかに甘かったかを物語る数字、といえるだろう。

いるところだった。

「赤字続きの農産物輸送は、農水省の指導の範囲でやってはいくが、指導がないなら全面的にスカイスポーツに力を入れたい。日高山脈のまわりは国内有数の上昇気流があって、グライダーの滑空には最高の条件なんです。多目的利用ができるよう町条例も変えて十年後に『あつて良かった』と思えるような空港にしたい」

と話す斉藤課長の期待は、スカイスポーツのほうに向かっていた。

この農道空港は、サホロリゾートの存在抜きには語れない。

農水省が農道空港構想を打ち上げたのは八六年に遡るが、これは西武セソングループによるサホロリゾートの本格的な稼働が始まった時期と重なる。

新得町議会でも空港の運営問題が何度も議論されてきた。

「農産物の輸送が十回以下の可能性もあるんじゃないか。そうだった場合、作る側（農家）にフライトするメリットはないわけで、町は道や国に働きかける意思を持っているのか（97年の決算委員会）

「平成九年度の決算報告を見ても計画の回数をフライトしていないし、飛行機に積み意義の薄い重量農産物も運んでキロ数を稼いでいるように思われる」（98年の定例会で）

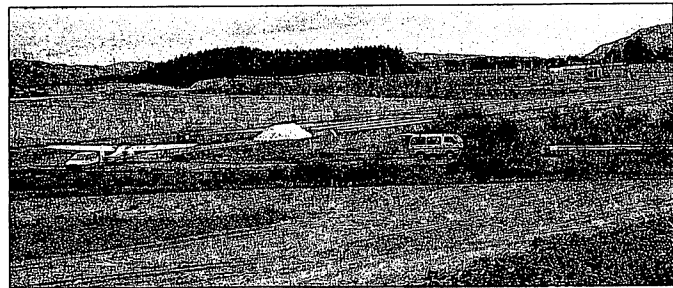
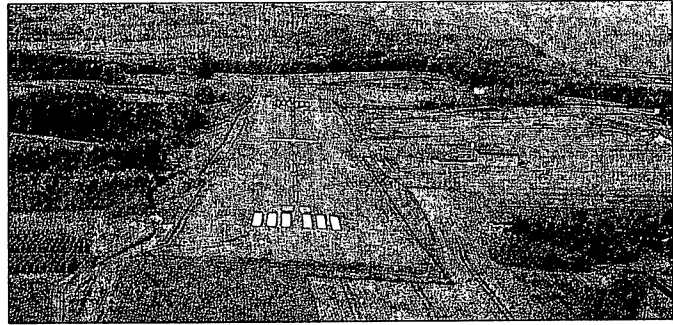
などの指摘がなされ、斉藤敏雄町長は「国や道、町で予算をやっているのだから、現状のままの利用では申し訳ない気持ちを持っている」と詫言、多目的利用に活路を求めることを繰り返して答弁している。

町農林課によると、事業に乗り出した八七年度から九八年度までの町費の持ち出しは二億千六百六十万円にのぼる（うち700万円は地方交付税で算入済み）という。町財政を根本から揺るがすほどでないにせよ、人口七千六百人の自治体にとって小さな額ではない。この事業に懐疑的な町民たちは、

防災や合宿場に 北見市が積極策

「多面的活用」で「一歩先を行くのは北見市といえるだろう。九八年度には三百八十回ほどの利用があり、グライダーなどのスカイスポーツ(275回)、イベント会場(60回)、日産自動車の冬期テスト走行(29回)の順に多い。わ

「多面的活用」で「一歩先を行くのは北見市といえるだろう。九八年度には三百八十回ほどの利用があり、グライダーなどのスカイスポーツ(275回)、イベント会場(60回)、日産自動車の冬期テスト走行(29回)の順に多い。わ



小高い丘の上に広がる北見市の農道空港(上)は、グライダー愛好者の練習の場として利用が盛ん(下)

農道空港と焼酎工場 駅前のモニュメントなどを指して、「新得町の無駄遣いを象徴する施設」と批判する。

昨年度の利用は合計五十回あるが、イベントなどのPRや空撮、体験飛行などが二十六回で、農産物輸送の十九

表 新得農道空港の当初の輸送計画(左)と98年度の輸送実績(下)

品目	空輸量	出荷先
いんげん	0.148 t	大阪、広島
えんどう	0.122 t	大阪、広島
生しいたけ	0.084 t	大阪、札幌
野沢菜漬	0.020 t	道内
馬鈴薯	0.350 t	青森、道内
そば	0.296 t	青森、道内
とうもろこし	0.080 t	道内
かぼちゃ	0.030 t	青森、道内
食用ゆり	0.005 t	青森
合計	1.135 t	

品目	出荷量
青いフレンチビーン	48 t
枝豆	20 t
パリパリのグリーンアスパラ	79 t
いちご	60 t
完熟ミニトマト	75 t
高原メロン	24 t
アイヌネギ	1 t
アルタイカ	15 t
カスミソウ	15 t
食用ゆり	28 t
スイートコーン	10 t
合計	375 t

回を上回った。悪天候の時には有視界飛行ができないので、計画に対する就航率は五〇％に満たない、という。

後述する北見市のような都市部の空港と違って、多面的利用には課題が多いが、町はなんとか活路を見いだそうとしていた。

①国内有数の上昇気流を活用した民間のグライダー飛行
②民間パイロット団体によるセスナ機の寄港
③新得高校でのスカイスポーツクラブづくり

といったプランを練っており、町内での宿泊や特産物PRなどの波及効果に期待を寄せる。最近、空港内に百五十坪ほどの格納庫も建設した。

「愛好者は全国に一万二千人いるので新得も滝川市並みのグライダーの町になつてほしい。開港から八年たつと規制が緩くなるので、一つの節目になるでしょう。それを念頭に公社内部で今後の運用の仕方を検討したい。」と、前出の斎藤課長が力を込めた。イバラの道を転じてスカイスポーツなどの拠点にできるかどうか、新得町の手腕が試されている。

当初目的は破綻 規制緩和が進む

農道空港事業は、農道を小型飛行機が利用できる滑走路として整備し、農産物の輸送などに活用するとの主旨で、バブル経済がピークに向かう八六年に農水省が構想を打ち上げた。アメリカを視察した同省の役人が小型機を活用している様子を見て、日本に導入することを考えついた、といわれる。

官僚の能天気な思いつきに全国各地の自治体が飛びついた。道内でも十カ所ほどが誘致に名乗りを上げたらしい。八八年度に事業が始まり、総額約百二十億円(うち国が40、50%、残りを道県や市町村が負担)を費やして全国八カ所で施設が整備された。

が、新得の例で見たように、初めから高い輸送コストと不安定な運航などの難題を抱えていただけに、いずこもきわめて低い利用率にとどまった。税金を無駄遣いする事業の象徴としてマスコミや世論の批判を浴びるなかで、農水省は九七年度限りで制度を廃止している。なかなか止まらないものの代

名詞にされる公共事業のなかで、十年間で廃止になったのは異例のことだ。

道内の四地区(新得町、余市町、美唄市、北見市)は、いずれも農産物輸送よりも別の理由に惹かれて誘致に走ったようだ。リゾート開発(新得)や航空大学の誘致(余市)との相乗効果を期待したり、「自分の圏域に空港がほしい」(美唄や北見)という願望が根底にあった。

農業予算で各種施設を造り、主な利用者是一般市民、利用状況はいま一つという事例は多い。キツネやタヌキしかいない山の中に立派な舗装道路を造ったり、川をコンクリートで固めて生き物を殺す公共事業も山ほどある。農道空港だけを批判するのは少し酷な気がするが、国への依存や身勝手な思惑があったことは事実らしい。

農水省が事実上の事業見直しを表明した九五年には、すでに新得の空港が完成し、他の三地区も着々と整備が進んでいた。九七秋に開港した余市のように、実施期間が長引いて事業費が二十五億円近くまで膨れ上がったところもある。その結果、農水省が制度廃止を表明するころに三地区で開港と

たしが取材に訪れた日もグライダーの滑空練習が行なわれていた。

「過去にとらわれず、時代の変化についていく発想でなければならぬ。農水省の子算であつても税金で造つたことに変わりはない。産みの苦しみがあつて完成したので、どう育てるか知恵

の出どころでしょう。ネアカに捉えて一生懸命やりますよ」

空港を運営・管理する北見市耕地利務課の斎藤好紀課長は、こう言つて胸を張った。

市営プールや図書館と同じく、営利目的の施設とは見ない。同課には航空特殊無線技師の有資格者が三人いるこ

とも強みという。嘱託職員の賃金を含めて年間七百万円程度の支出に対して、使用料などの収入は百数十万円と赤字なのだが、財政規模が大きいのであまり目立たない。「利用を高めれば、結果として安くつくのではないか」(斉藤課長)と自信をのぞかせる。

ここを拠点にするモーターグライダーやグライダーの愛好者団体もあり、リーダー格の男性は人力飛行機の世界記録を作り、パイロットとして南極観測隊にも参加した人物とか。摩周湖や御路湯原などにも近いロケーションの良さもある。北見工大などのスカイスポーツ合宿にも利用されている。

市は、こうした利用に加えて、子どもたちの体験搭乗や北電の送電線点検基地、よさこい練習場、ラジコン選手権大会などに開放中。また、市内のゴミ処分場に併設している防災ヘリ基地を、今年暮れから農道空港に移設する計画もある。道農村整備課では、「現在、道の防災ヘリは丘珠で全道をカバーしているが、道北や道東、道南の三方所にもヘリ基地を造る構想がある。まず、道東(北見)を優先させたい。ここ数年で消防職員の常駐などが

進むと、北見日赤病院との連携で救急基地としても活用されるでしょう」と話しており、民生の安定にも役立つそうだ。

「防災や救急、産業のPR、各種イベントなどの場として農道空港を考えたい。民間の航空会社にもセスナ機の駐機などを打診している。広い農村地形を活かした形でやっていきたい」と

とは前出の斉藤、耕地林務課長の弁。道東の中核都市、大学があり観光スポットも近い、という地の利を活かして、さまざまな模案が続いている。

構想実現なるか 農村体験の夢も

道は昨年度、民間コンサルタントや(社)北海道スカイスポーツ協会に調査を委託して、今後の農道空港の活用策を検討してきた。さらに、七月下旬から二カ月間、道の予算六百万円で飛行機をチャーターし、これらの活用策の実証試験を実施中。余市や北見から奥尻などの離島に特産物を乗せて「交流飛行」を試み、祭り行事のなかで即売会を開催し、帰りの便で水産物を輸



余市町や美幌市から特産物を空輸して「スカイマーケット」も試みた(今年7月、奥尻島で)

送する、といった方法で、今後の可能性を追求している。

なかでも、民間の飛行機所有者でつくる日本オーナーパイロット協会(AOPA・会員400人)との交流をヒントに、グリーンツーリズム(注)農村交流を楽しむ滞在型の余暇活動)との提携を有望視する。AOPAが昨年、「防災訓練」と称して二十機ほどが美

幌農道空港に集結するイベントを実施したのがきっかけになり、道は栗沢町のクラインガルデン(滞在型市民農園)

をPRしたり、家族での北海道訪問などを提案している。

道農村整備課の坂本真主幹は、「せっかくできた空港を『都市と農村の交流』という切り口で活かしたい。来年には、まず余市で試みて、会員には農業体験を、町民には体験搭乗などをしてもらう、といった企画を考えている。ゆくゆくは地域に入って貸し農園を耕したり、別荘を建てたりして、『第二のふるさと』という意識が芽生えることも期待しています」と

と夢を広げる。さらに、小樽を訪れる観光客を余市に誘導し、積丹半島や支笏・洞爺湖などを遊覧飛行する企画も練っている。

こうした構想は模索の段階なので、事業化までには山あり谷ありなのだろう。しかし、「多額の税金を投じた空港を活用しよう」という積極姿勢は評価できるのではないだろうか。

農水省による構想浮上から十三年、官主導の事業に特有の見通しの甘さから破綻した農道空港だが、過去の反省に立って多角的な利用に向けた模索が続く。さまざまな構想が実を結ぶかどうか、長い目で見守りたいものだ。