

## IV-24

## 地域空港の歴史と将来

—シャノン・ガンダー・中標津—

室蘭工業大学 正員 田村 亨

## 1. はじめに

本稿は自分自身の旅の印象を語るものではない。しかし、時代性を計る「ものさし」も、民族の主観性を計る「ものさし」も持たずに、50年以上に溯って2つの地域空港を比較し、その将来を論じられるのであろうか。このテーマに敢えて挑戦するのは、1998年度フィリピン大学派遣により生まれた素朴な疑問からである。それは、「フィリピン国の人々が、環境や空間を知覚し、構想し、改良することができる」と考えられる範囲で、日本国の支援はなされるべきかというものである。その後、1998年7月に10日間のシャノン空港調査を行ったが、「誌」の背景にある「社会のそれを取り巻く環境との関係」を分析せずに、空港の歴史と将来を論じられないと、強く感じた。

そこで本研究では、まず、現象学のアプローチから次の点を論じる。「気候や地理、社会制度が異なる地域において、空港という土木構造物は、その機能を異にする。空港を作っているのは人間の行為なのに、それは時間とともに人間の行為をも決定付けていく。」という論理の再考を行う。次に、シャノン空港と中標津空港の通史をまとめ、最後に両空港の歴史と将来を論じる。なお、本研究における対象地域の設定は、スービック港湾（フィリピン）の再開発計画が、アイルランドのシャノン開発株式会社によって成されていることによる。

## 2. 現象学にみる「地域空港」

## (1) 何故に現象学か

現象学では、「自然が客観的に存在する（二元論）」と考える思考習慣以前の「私たちの意識に現れるがままの存在」を記述することを中心課題とする。17世紀の近代科学に見られる二元論を越えようとする20世紀初頭に始まる学問である。そして現在、存在論的現象学は、複雑系を支える思想として、認知心理学とともに再注目されてきている。例えば、近代のものさしに捕らわれている人々が、現象学に支えられた違うパラダイム（一定の時代、一定の社会において共有される

思考の枠組み）へともものさしを換えることで、全く新しい都市形態を生むといった現象の解明などである。

現象学では、主体（意識）と客体（事物）を分離しない環境世界（本源的な状況）から始める。そこで、定義される「現実」とは、「与えられた環境世界の中で、社会とそれを取り巻く環境、人々と事物、主体と客体が、この環境世界にのみ固有の“知覚”に従って、相互に構成し合ってきた、長い歴史のある時点での結果」と定義される。これに従うと、「空港という事物（客体）はその地域に住んでいる人々に主観的に感じ取られ解釈される」こと、さらに「地域社会は空港を、その整備に応じて解釈し、解釈に応じて整備する」関係が導かれる。

## (2) 「…として」存在する空港

本研究で、現象学のアプローチを使っているのは、近代科学における観念の世界にある事物（空港）を、我々が知覚し、構想し、改良することができる現実に引き戻して議論するためである。地域固有の知覚において地域空港は存在する。**地域の資源や制約や危険や楽しみを与える事物として空港が存在する**と考えるべきである。技術論で語られる用・強・美（あるいは、真・善・美）と現象学はここで結びつく。

一方、成田空港問題の一面にみられる様に、場所の無償の置き換え（事物の引用：西欧の文脈から切り離して空港を恣意的に日本に移し替える）は、それを受け入れる地域固有の性質を無化し、それを単なる受け皿にしてしまうことを前提としてなされ、またそのことをより強化するのである。近代科学論でいう自己同一性（普遍性）の原則、すなわち「あらゆる場所で同じことを成せ」という主張が、「どんな所で何をしてもよい」という技術論にすり替えられる可能性がある。

## (3) 地域空港とその比較の方法

地域空港は、都市・地方の分類ではなされない。そこに住んでいる人々の主観的に感じ取られ解釈される空間的範囲を地域と呼ぶのである。空港の大小ではなく、共通の主観性を要する空間に存在する空港を地域

空港と定義する。

では、地域空港の歴史と将来を議論する方法論はどのようなものであろうか。自分のいる社会の主観性の把握ならばともかくも、他の社会の主観性をどの様に把握できるものであろうか。社会学、心理学を基礎に発展してきた文化人類学の研究作法は、その極端な場合であろう。一研究者の生涯に渡って他社会に同化すること（フィールドワークと呼んでいる）から始めるのである。その際、自分のいる社会において「個人的主観性と共同の主観性」の客観化から始まり、個人的主観を通して他の社会の主観性を観察し、その上で、自分のいる社会と他の社会との主観性を比較するのである。このため、一研究者一フィールドが原則であり、フィールドを持つことが、研究を決めるのである。この方法論は、避けた。幸いに現象学では、他の社会の主観性をそれ自体として考察すれば良いし、自分自身が所属している社会に関しては、社会の集団的アイデンティティを共有する感覚を徐々に構成してきた集団的な表象の歴史を分析すること、とされている。

3章以降において、アイルランドと北海道、シャノン空港と中標津空港を比較できる方法論は、大凡このようなものである。

### 3. シャノンと中標津

#### (1) 概要

北海道とアイルランドの面積・人口・GNP は以下のとおり(1996)で、よく比較されるデンマークとは、面積を同じとするか人口を同じとするか、の違いである。人口集中では、ダブリンが30%、札幌32%と似ている。

	面積 (千平方)	人口 (千人)	GNP/人 (ドル)
北海道	83	5660	23049
アイルランド	70	3523	22580
デンマーク	43	5148	23660

歴史的には、700年代のケルト人の入植から1921年の独立まで常に侵略統治されるアイルランドと、1874年に12万人の人口が約130年間に45倍の470万人となる北海道の違いである。守りと攻めの民俗学とも言えるくらいに背景が異なる。また、気候も温暖なアイルランドと積雪寒冷という厳しい北海道の違いがある。

シャノン空港と中標津空港の比較では、空港建設着工がシャノン1935年、中標津1943年となっており、空港背後圏人口がシャノン37万人に対して、根室支庁

9万人となっている。空港利用者は、シャノン170万人/年に対して、中標津17万人/年となっており、シャノンは仙台・広島との220万人、函館210万人クラス。

#### (2) - 1. シャノン空港

1935年にアイルランド政府により適地選定(リトバークも携わる)。北大西洋航路の基地として、カナダのニューファンドランド島(ガンダー空港)との定期航路を予定、1939年5月に一番機到着(Transatlantic Airplane: Boeing 314 74seats: 所要時間6時間24分)するも、同年9月3日からの開戦により中断、1945年終戦とともに再開、1950年代まで、北大西洋路線の50%がトランジットした。ジェット化に備えて1960年より3200mの滑走路計画、1971年新空港カイルビルとともに完成。しかし、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る。

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ーンを完成させた。これには、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。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。なお、シャノン空港の母都市リメリック市(空港から20Km)は人口5万2千である。

#### (2) - 2. シャノン開発会社と地域活性化

- ・この開発はシャノン開発会社(1959年設立)が行い、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。この会社は、1959-67年55%、68-87年30%、88-94年15%の政府からの運営補助を受け(資本金も)、95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。エア・リンダ(ダブリン・コク・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。シャノン開発会社は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。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となる。
- ・社員はたったの180人。ボードメンバー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)。
- ・約40年間に、シャノン・シティ(人口9000人)を隣空地域に作った。

- ・ 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「トリング」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アイランドの若い人材（50%が30歳以下）など。
- ・ 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。特に、エア・バス、ロールス・ロイスの積極的技術協力と、ルフトハンザ（ハブブルグ）、スイス航空（チュールヒ）など中堅航空会社との整備におけるQuality Standardの統一である。
- ・ 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。
- ・ 主な立地企業：①Shannon Aerospace社：資本金12,000万USドルの航空機材整備専門会社、23haの土地にB767まで収用可能なハブガ-を有する（1975年設立）。②GPA Leasing社：株主は三菱信託銀行、日本長期信用銀行、Prudential 保険（USA）、Irish Life 保険などで、ジェット機材のリース会社（41カ国の68航空会社へリース）、機材数約700機。
- ・ 人材育成（リメリック大学）：シャノン開発会社の助成金で運用。リメリック大学は1972年に創設され、Full Time 学生が4000人の大学（2000人が理工学、他は文科）。この理工学部にAircraft Eng. プログラムがあり、2年間のメカニカル・エンジニアリングコースを受講し、9ヶ月の実習トレーニングを行って、最終的には4年間で課程を修了する。
- ・ 次々と変化する開発戦略：1972-1980教育、1980-1984イノベーション（情報産業）、1984-1987ツリズム（100万人計画）、1987-1991ISO14000、1991-1995国際標準化、1996-2000東欧・東南アジア（フィリピンとのムビック基地開発）への多国籍化、とシャノン空港会社は発展しつづけている。

### (3) - 1. 空港を中心とした中標津の歴史

- ・ 1926年 中標津31戸
- ・ 1931-32年の大冷害により、穀物偏重農業から乳牛を主体とした主畜農業経営へ転換：「根釧原野農業開発五ヶ年計画」が始まる
- ・ 1941年 8月 陸軍：計根別飛行場引込線の建設着手

12月8日 開戦

- ・ 1942年 1月 陸軍：計根別第一飛行場着工  
1月 海軍：第二標津海軍航空基地（中標津開陽飛行場）建設のための農家立退き開始（第一は川北）
- ・ 1943年 12月 海軍：中標津飛行場の測量工事開始（1070m\*90m）副滑走路と誘導路あり
- ・ 1944年 1月 海軍、北海道に飛行場建設のための凍上調査を依頼（土木試験場：高橋敏五郎）
- ・ 1945年 7月 陸軍：敗戦の色が濃くなり、飛行場を一部撤収（破壊）、8月15日 敗戦、同24日 GHQ が未完成の中標津飛行場（海軍）に到着
- ・ 1946年 標津町から分村（685平方町）
- ・ 1954年 高密度集約酪農地域の指定
- ・ 1956年 世銀融資「根釧パイロット・ファーム」
- ・ 1959年 5月 中標津飛行場の滑走路を町と北日本航空との共同で部分補修、北日本航空定期飛行開始（中標津-札幌）
- ・ 1962年 第3種空港としての飛行場の整備工事開始
- ・ 1965年 7月 中標津空港の完成（1200m\*30m）
- ・ 1973年 新酪農村建設事業（1973年から935億円）
- ・ 1986年 11月 ジェット化のための新空港整備事業開始（滑走路の向きを変える）
- ・ 1989年 3月 新空港の完成（1800m\*45m）、7月28日 旧滑走路の廃止
- ・ 1990年 東京直行便開設
- ・ 1997年 4月 滑走路延長完成（延長決定1992年：2000m）、7月 東京直行2便/日

### (3) - 2. 中標津の現況と発展課題

中標津町の人口は22,300人、牛36,000頭（人口の1.6倍：1996）、しかし第3次産業の町である。町の就業人口11,300人の内訳は、第1次産業15%、第2次24%、第3次61%と、町の基幹産業である酪農業の人口が少ないのが特徴、卸・小売販売額は1,400億円で、全道16位、1人当たりの小売販売額は227万円で北海道第1位。高齢者（65歳以上）構成比は15.6%と低いが、近年増加傾向にある。農業の中で酪農が一番投資が大きく、その資本の殆どを借入金に頼っているため、歴史が浅い北海道の酪農経営安定化は一朝一夕では行かない。しかし、北海道の農業を稲作、畑作、畜産に分けると道東地域の畜産への特化の意義は大きい。

今後の発展課題として、次の点が重要である。①広域都市圏：根室支庁（根室市、中標津町、別海町、標

津町、羅臼町)は、3,600 平方メートルの面積を有し、鳥取県と同じ面積で、東京都の 1.6 倍の広さに匹敵する。圏域人口は9万人で、1980年の9.9万人をピークに減少。

②生乳生産量(北海道)は1980年全国の35.6%(2,657ト)、1995年では41.1%(3,442ト)に増加。生乳のコストを下げるためには、乳用牛の多頭飼育が欠かせないが、その結果1980年には過剰生産に陥り、規模拡大の負債のみが酪農家の肩に重くのしかかった。専業農家に支えられた広大な耕地面積 VS 土地の値上がりを待つ本州の一部兼業農家しか知らない都市の人々(都市が農村へ土足で入る時代)の農政によるとも言える。

③加工組立型の工業化を目指すのか。機械化農業と言いつつ、農業機械の生産は本州に頼る状況である。北海道は機械やその他の農業資材を本州から高く買う。これは農業県が工業県へ従属する構図ともいえる。アメリカ型の農業と工業とが補い合う形が理想とは言いつつ、その具体策が見つからない。また、北海道はエネルギー多消費地で移入に頼っている。これは、寒冷地(灯油)と広い大地(輸送用燃料)がもたらす、生産者の構造的問題となっている。

#### 4. 地域空港の歴史と将来

アイルランドを妖精の国と言うのは、皮肉を込めた言い方で、宗教上の歴史を含めて現実決してユートピアではない。わずかな表土を剥がせば岩石のみ、海藻を拾い集めて表土を守り、そこに育ったわずかな牧草で、今現在も零細な牧畜を営み糧を得ている。だから、イエーツ(1865-1939)が詩い、ジョイス(1882-1941)が語るのであろうか。詩人的想像の産物の多いアイルランドにあって、シャノン空港株式会社は、特異である。ここだけ西洋の近代化が流れているのである。パン・ナムの国際戦略で空港位置が決められ、戦後はアメリカの力でF T Zが作られた。この外部からの強力な刺激は、アメリカアイリッシュが母国の発展を期待してもらったものである。しかし、地域の人々は、アメリカアイリッシュが期待していたように「空港」を見ていなかったのではなかろうか。地域の知覚は、もたらされた空港(事物)を独自に変容させることになり、その選択の過程において決定的な役割を果たした。それは、あらゆる伝統と対立し風景を破壊する空港を無化させているといっても過言ではない。空港は母都市リメリックから切り離され(アタ交通も殆ど無

い)、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も必然の方向と見て取れる。また、アイルランド最大の企業G P A(ギブ・ボート・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、地域の人々に受け入れられず、航空機のリース会社へと変貌するのである。しかしその一方で、空港が若者の就業地となり、安定した同一化への欲求を生み出し増大させている。例えば、アイルランド語が急速に英語へと変化しているのである。

中標津の場合は、海軍によって建設された空港が、戦後13年を経て、市街地から3Kmのところへ地域空港として生まれ変わったのである。女満別・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なかで、再生できたのである。これは、北海道の移民文化とされる個人主義、機能主義が、特にこの地で象徴的に現れてきたとも考えられないか。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(冷害・借金に打ち勝つ)地域の近代経営をとおして、統合された可能性がある。しかし、先に示したように農業機械の生産技術へと結び付かなかった。このため、脱近代というわが国の閉塞状況をそのまま、地域は受容してしまっているようにも見える。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、その後の地域の知覚において、帯広市には農業機械の生産に注意を引かなかったことである。ここを積極的に評価すべきであろう。それは、第3次産業の町ではあるが、常に酪農従事者の視点が強かったのではなかろうか。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、地域の知覚において一貫しているのである。この風景を求めて他の社会から人が空港をとおして集まってきているのではなかろうか。エコ・ツーリズムや多自然居住の流れである。

本研究は、1996年度IBSフェローシップの研究助成を得てなされたものである。

- 参考文献：1)木田元「現象学」岩波新書(1970)、  
2)ギョクマン・バルク「風土の日本」ちくま学芸文庫(1992)、  
3)フェルナン・ブローデル「文明の方法」みすず書房(1995)、  
4)松井健「自然の文化人類学」東大出版(1997)他。