

連載・転換期の公共事業⑫

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

新得町市街地から東に二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三セクター「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ブンしたが、目的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、町役場の齊藤正明・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て

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、これから課題などをリポートする。

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」との意思があったからだ。

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『YS 11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。帶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、セゾ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、夏場の二ヵ月間に計四十回空輸し、セゾングループのチャーター料金は一千万円、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

利用策探る新得 計画の甘さ反省

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た。

新得町議会でも空港の運営問題が何度も論議されてきた。

「農産物の輸送が十回以下の可能性もあるんじゃないか。そつなかつた場合、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年の決算委員会で)

「平成九年度の決算報告を見てても計画の回数をフライトしていないし、飛行機に積む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、齊藤敏雄町長は「国や道、町の予算で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」と詫び、多目的利用に活路を求めるなどを繰り返し答弁している。

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までの町費の持ち出しは二億千百六十万円にのぼる(うち7000万円は地方交付税で算入済み)という。町財政を根本から搖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。この事業に懷疑的な町民たちは、

リゾートに期待 視界不良で離陸

新得町市街地から東に二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三セクター「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ブンしたが、目的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。最近は体験搭乗や空撮など多面的な利用を試みている。



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。

農産物の輸送は挫折し多面的な利用に活路模索

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る、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『あつて良かつた』と思えるような空港にしたい」

と話す齊藤課長の期待は、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、これは西武ゼンブルー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。



1999.10.

THE HOPPO JOURNAL

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

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

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	出荷量	品目	空輸量	出荷先
青いフレンチビーン	48t	いんげん	0.148t	大阪、広島
枝豆	20t	えんどう	0.122t	大阪、広島
バリバリのグリーンアスパラ	79t	いちご	0.084t	大阪、札幌
完熟ミニトマト	75t	野沢菜漬	0.020t	道内
高原メロン	24t	馬鈴薯	0.350t	青森、道内
アイスネギ	1t	そば	0.296t	青森、道内
アルタイカ	15t	とうもろこし	0.080t	道内
カスミソウ	15t	かぼちゃ	0.030t	青森、道内
食用ゆり	28t	食用ゆり	0.005t	青森
スイートコーン	10t	合 計	1.135t	

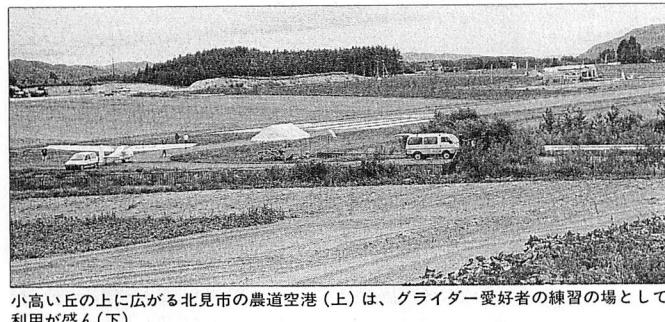
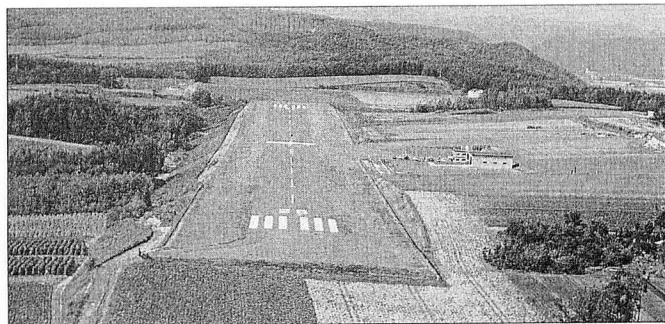
いう変な話になってしまった。

「廃止表明」の前年（96年）には、それまで施設の目的外利用を認めなかつた運輸省が、規制緩和の一環として「多目的利用も可能」とする方針を打ち出した。

これを受けて、道は九七年度に「農道離着陸場活用促進事業」を創設し、施設の多面的利用についての調査やPR活動に着手（98年度まで）。昨年春には、道と四市町がセスナ機の共同利用などを考える「共同フライティシステム」の大合唱で、農産物輸送はイベントでのPR用などにすぎない。当初の目的は完全に破綻したのである。

防災や合宿場に 北見市が積極策

「多面的活用」で一步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、グライダーや全道いすれの地区も「多面的活用」のPR用などにすぎない。当初の目的は完全に破綻したのである。



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）

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。農水省の予算であつても税金で造つたこと

に変わらぬく、使い勝手が良くて、利用があればいい。産みの苦しみがあつて完成したので、どう育てるか知恵

の出しどころでしょ。ネアカに捉えて一生懸命やつてますよ」

空港を運営・管理する北見市耕地林務課の齊藤好紀課長は、こう言つて胸

を張つた。

市営アーネルや図書館と同じく、當利

目的の施設とは見えない。同課には航空

特殊無線技師の有資格者が三人いるこ

当初目的は破綻 規制緩和が進む

名詞にされる公共事業のなかで、十年間で廃止になつ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）や航空大学校の誘致（余市）との相乗効果を期待したり、「自分の園域に空港がほしい」（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ていた、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だ。道内でも十カ所ほどが誘致に名乗りを上げたらしい。

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、前出の齊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。

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、いすこもきわめて低い利用率にとどまつた。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

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。九七春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つたところもある。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

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、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ります。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」(齊藤課長)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、グライダーの愛好者団体もあり、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、摩周湖や釧路湿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トも合宿を利用されている。

市は、こつした利用に加えて、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、道の防災ヘリは丘陵で全道をカバーしているが、道北や道東、道南の三ヵ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」

とは前出の齊藤・耕地林務課長の弁。

道東の中核都市、大学があり観光スポ

ツトも近い、という地の利を活かして、

さまざまな模索が続いている。

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権大會などに開放中。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、

(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

から二ヶ月間、道の予算八百万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

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、

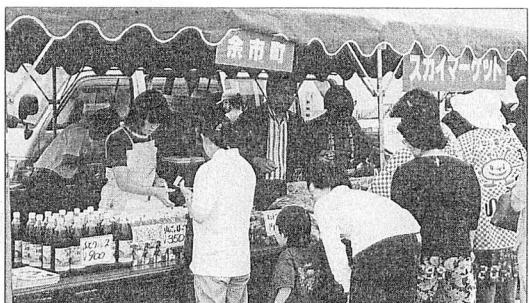
「防災訓練」と称して二十機ほどが美

唄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

のクラインガルテン(滞在型市民農園)

余市町や美唄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)



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つ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。