



空港で地域活性化

地域活性化のために すべきこと

東海大学

経済学部経済学科

川野辺ゼミナール

公共選択論パート

竹林希沙

井出紗矢香 井上竜太

竹内真也 玉城智也



目次

1	はじめに	…P 3
2	問題意識	…P 4
5	3 現状分析	…P 5
	3-1 航空行政の失敗	
	3-1-1 日米構造協議	
	3-1-2 有力者と既得権益	
10	3-1-3 甘い需要予測	
	3-2 航空業界の現状と問題点	
	3-2-1 発着枠	
	3-2-2 着陸料	
	3-2-3 LCCの台頭	
15	3-2-4 来日外国人	
4	解決性	…P 10
	4-1 仮説の提示	
	4-2 仮説の検証	
	4-2-1 市場メカニズム	
20	4-2-2 外国人旅行者	
5	重要性	…P 12
	5-1 着陸料と活性化	
	5-2 空港の選択基準	
	5-3 地方空港と地域活性化	
25	5-3-1 日本の成功例	
	5-3-2 外国の成功例	
6	最後に	…P 17
7	参考文献	…P 18
30		

1 はじめに

日本には現在 98 の空港が存在する。これは各都道府県に 2 つ以上ある計算になる。そのなかで国や地方自治体が管理しているのは、84 空港である。しかし 2010 年 9 月に発表された収支報告によると、84 空港のうち 73 空港が赤字であった。

特に地方空港の現状は深刻である。多額の費用をかけて建設したにも関わらず 9 割以上の空港が赤字となり、現在ではお荷物になってしまっている。不採算空港の廃止を求める声も、日増しに強くなっている。

しかしそんな今だからこそ、地方空港を有効に使っていくべきである。地方空港は地域活性化に対して、大きな力を発揮することが出来る。日本では高速道路や新幹線が次々に建設されている。しかし航空機には、高速道路や新幹線には無い強みがある。それは海や山を越えて、空を飛べることである。

日本の出入国者のうち、97%が航空機を利用している。その航空機を日本で飛ばすことが出来るのは、98の空港のみである。たとえ小さな地方空港であっても、高速道路や新幹線には無い魅力が詰まっている。入国基準が緩和され、大幅に増加した中国からの観光客が利用するのも航空機である。さらに政府はビジットジャパンキャンペーンを開始し、外国人観光客の積極的誘致にも乗り出している。これらの観光客が利用するのも、航空機である。

このように、空港には活性化を実現するための大きな力が秘められている。しかし現在の日本では、その力を有効に使うことが出来ていない。そこには現状に即した制度を行うことが出来ていない政府・空港に問題がある。具体的に言えば、着陸料の問題である。

前原誠司前国土交通大臣は 2011 年度の税制改正要望に関する記者会見で、「着陸料の減額を引き続き検討し、しかるべき時期に着陸料の引き下げを要求したい」と発表した。しかしこれは需要と供給の関係で考えると矛盾している。

成田空港は 2009 年 9 月、羽田空港は 2010 年 10 月に新しい滑走路の運行を開始した。しかし拡張後も、発着枠が確保出来ない航空会社が多数存在している。つまり羽田と成田では、需要過多の状態が起こっている。このような状態で着陸料を下げれば、発着枠を希望する航空会社の需要が、さらに増えるだけである。しかし現状でフルに使われている発着枠の需要が増えたところで、空港は需要に対応するための発着枠を供給することが出来ない。

一方、成田や羽田を除いた空港では、開港当初の予測を下回る就航数が続いている。ほとんどの空港では、航空会社が求める発着枠の需要より、空港が提供する発着枠の供給のほうが多くなっている。就航数が少ないということは、空港を利用する人も必然的に少なくなる。すると着陸料など飛行機が来ることで得られる航空収入に加え、空港が運営する

- 5 売店や、空港内の敷地を貸し出すテナント収入などの非航空収入も少なくなる。
さらに空港には飛行機を飛ばすだけでなく、新たな雇用を創出する役割も果たしている。これは郊外に大型のショッピングセンターが建設される時と同じである。空港業務で働く人や、空港内のテナントで働く人。さらには空港周辺で新たに生まれるビジネスで働く人など、経済効果は空港を中心にしながら、様々な部分に波及する。しかし飛行機が飛ばずに
- 10 閑古鳥が鳴くような現在の状態では、空港を中心とした地域活性化を行うことは出来ない。

- 地方空港の利用しやすい環境を、航空会社に対して整えることで、飛行機の就航数が増える。すると利用者にとっては利便性が高まり、地方空港を使いやすくなる。増えた利用者に対応するため、航空会社はさらに就航数を増加させる。すると空港の利便性はさらに
- 15 高まり、利用者も次々に増えていく。このように1度流れを作ることで、航空会社と利用者間に好循環が生まれる。これが空港の活性化、空港を中心とした地域の活性化を行うための基になる。

このような好循環を生み出すために必要なことは、空港の価値を上げることであり、そのためには空港に多くの人々が来ることが求められる。

- 20 そこで私たちは“羽田・成田空港の着陸料を上げ、その他の空港の着陸料を下げる”ことを提案する。この政策によって市場メカニズムを機能させ、不均衡な需給バランスを整える。そして航空会社が地方空港を利用したいと思うような環境を作るとともに、成田や羽田であふれていた航空会社が地方空港に流れるような環境も作る。

- そのためにまずは、過去において必要以上に空港が作られてしまった原因を研究する。
- 25 その後航空業界の現状・問題点などを、発着料や着陸料、LCCの拡大や増大する外国人観光客から見えていく。そして市場メカニズムが正常に機能していない航空業界特有の問題を解決するために、着陸料の値上げ・値下げを提言する。私たちの政策によって、成田・羽田の二極集中から、日本全国に98ある空港へ分散する状況を作る。そして日本やドイツの地方空港の例を挙げながら、空港を中心とした地域活性化の可能性を探っていく。

30

2 問題意識

北は北海道から南は沖縄まで、日本には1727の市町村がある。しかし1727の市町村が抱える状況は、それぞれ異なる。それは対象が47都道府県になっても変わらない。

日本全国を産業別で見ると、同じ日本であるにも関わらず産業構造は都道府県によって異なる。東京都で第1次産業に従事している人は、都全体の労働者の0.4%しかいない。一方で青森県は、14.0%の人が一次産業の職に就いている。

5 地域を活性化する際に重要な自然状況も、各都道府県によって大きく異なる。高知県は総面積に対する森林面積が83.3%、岐阜でも79.6%に上る。一方、茨城県の森林面積は31.0%、大阪府には30.5%しかない。

森林面積と共に重要な要素の1つである降雪日数も、地域によって大きく異なる。北海道では1年間のうち130日、青森県では107日と3日に一度のペースで雪が降っている。しかし同じ東北地方でも宮城県は半分の50日、栃木県まで来ると年間3日だけになる。

10 産業構造や自然環境が地域によって大きく異なるなか、地域活性化に関して全地域に共通した政策を提言することは、不可能に近い。自然が豊富で第3次産業が活発な地域では、地域活性化を考える際に観光が有効になるかもしれない。しかし日本全国すべての地域で同じように観光を伸ばしていくことは、効果的でない。それぞれの地域の特徴に合った政策を行っていくことが、本当の地域活性化につながる。

15 そこで私たちは、日本に98ある空港を有効活用した地域活性化を提言する。そのなかでも発着枠以上に乗り入れ希望がある羽田と成田を都市空港とし、それ以外の空港を地方空港と定義する。空港の利用者が増えることは、空港内の活性化はもちろん、空港を中心とした地域活性化の基になるため、空港利用者の増加が私たちの政策目標である。

20 3 現状分析

3-1 航空行政の失敗

3-1-1 日米構造協議

25 地方空港が多く造られてしまった大きな要因として、1990年にアメリカと結んだ「日米構造協議」が挙げられる。これは、市場開放や規制緩和に対して慎重姿勢を崩さなかった日本に対する、200項目以上の要求リストである。

アメリカは日本に対して、国内公共投資の拡大、土地利用を促す税制改正、中小の小売業者を保護していた大規模小売店舗法の撤廃や流通構造など、広範囲に渡る要求を突き付けてきた。この要求リストの中に、地方空港が多く造られる元凶となった空港整備にまつわる要求も出されていた。関西新空港の予算増額や中部新空港の建設承認、新広島・新九州空港の建設促進、一県一空港といった政策などは、この時の要求である。

30 当時の日本は、アメリカから総滑走路延長指標(人口、国土面積、経済規模を勘案した値)が低いと指摘された。そのため日本は、都市部より事業の進めやすい地方空港の数を増やすことで、アメリカの要求に応じた。しかしアメリカの要求の裏には、経済成長期にある日本の空港や便数を増やす事によって、アメリカ国内でも新たな市場を生み出す事が出来

るのではないかという思惑が隠されていた。結果的には、「日米構造協議」のなかで日本に対する要求リストが出た年から、18もの空港が新設された。

3-1-2 有力者と既得権益

5 日米構造協議のなかで決まった空港事業の拡大は、アメリカだけでなく日本の一部の有力者に対しても好都合なものであった。空港を新たに建設・整備することにより、官僚の天下り先省庁や政治家に対して、多くの利権が渡った。一見、日米構造協議は日本にとって押しつけられたように見えるものの、実際は公共事業が拡大されたことによって、日本の官僚や政治家、ゼネコンにとっても好都合なものであった。

10 これは自治体も同様である。新たな prestige を手に入れるチャンスとの考えから、「是が非でも空港は必要だ」という声が全国各地に広がった。国側が日本のどこかに空港を造ろうとしているなら、自分たちの地域に新たな空港を造ってほしいという要望であった。地方自治体による、このような動きは当然であった。

15 国が空港を造ろうとしているなら、造ってもらいたい地方は多い。この時に地方の負担が大きければ、空港の建設は採算の取れるものであるか否か、正確な需要予測が行われる。しかし空港を建設する際に使われる費用は、既存の空港から入る着陸料や燃料税などから集められた「空港整備特別会計」であった。¹そのため地方も、自分たちから出るお金ではないからという意識から、目先の利益に走ってしまい、競うように手を挙げた。

20 3-1-3 甘い需要予測

①疑惑の調査会社

25 空港を招致する際に出される甘い需要予測にも大きな原因があった。空港を整備しようとする自治体は、需要予測を含めた事前調査を専門の会社に任せている。日本では事前調査の大半を特定の会社が請け負っているのだが、これが問題だった。この会社は、空港整備特別会計が生まれた年と同じ1970年に、国内唯一の空港専門コンサルタント会社として設立されたが、立ち上げたのは元運輸事務次官らであった。

30 そもそも空港を造りたいと思って委託を受けたコンサルタント会社が、空港建設のマイナスになるような報告書を書くことは考えにくい。お客様である自治体から委託されて行ったコンサルタント会社の需要予測は、“空港を作るために”といった前提がある上での計算だった。甘い需要予測の裏付けとして、全国で需要予測を立てている空港は72空港あるが、2008年度の国内利用実績が予測を上回ったのはわずか8空港のみであった。その他9割の空港は予測を下回っていることから、需要は甘かったと言わざるを得ない。そこには、空港業界の裏を知り尽くした専門会社の存在があった。

¹ 高知新聞 (2010年6月6日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100606sukima01.htm> (2010. 10.18) 参照

②認可制と届け出制

アメリカによる半脅し的な要求や、一部の有力者による利権の保持、甘い需要予測が立てられる状況などから、地方空港は無駄に造られるシステムと共に、必要以上に建設されていった。

日本航空・全日空・日本エアシステムの3社は1989年の時点で、「地方空港は既に十分な数がそろい、これ以上造っても路線の採算が合わない」とした見解を発表している。²しかし当時の路線決定は運輸省側の認可制であったため、運輸省は主要都市への就航と採算の取れない地方路線を組み合わせて就航させた。そのため採算が合わず無駄に造られた地方空港の就航数も、運輸省によってある程度コントロールすることが出来た。

しかし路線決定のシステムが、2000年に認可制から届出制に変わると、航空会社は採算の取れない地方路線から次々に撤退するようになっていった。そのため都市空港と地方空港の格差は、みるみるうちに広がっていった。

建設予定段階では認可制によって一定量の運航が確保されていたものの、開港時には届け出制になっていたために国内便の路線がゼロのまま開港した茨城空港は、その象徴といえる。

③茨城空港の例

茨城空港が建設された場所は、元々航空自衛隊の百里基地があった場所である。国は、“一から滑走路を作らずに済むので、安く建設出来る”といった理由を名目に、茨城空港の開港を進めていた。しかし本当の目的は他にあった。

航空自衛隊百里基地の軍用滑走路は誘導路の一部が変形していたために、使い勝手が悪かった。そこで軍用飛行場の整備・拡大を行おうとしたが、住民の反対運動が強く思うように計画を立てる事が出来なかった。その問題を解決するために作られたのが、茨城空港である。新たに茨城空港として開港するための滑走路建設と平行して、軍用滑走路の整備・拡大が行われていた。空港周辺整備やターミナルビルの建設も含めた総事業費520億円は、他の空港と比べても比較的安い。しかし軍用滑走路の整備・拡大を本当の目的としながら、赤字で苦しむことになる茨城空港を建設した国の責任は重い。

過去に行われていたずさんな航空行政によって、日本には98もの空港が造られてしまった。しかしこれらの空港には、地域を活性化させるための潜在的な能力が隠されている。現在は地方空港が持っている能力が活かされているとは言えない。私たちの政策によって、地方空港が地域活性化の中心になるように変貌させる。

² 高知新聞 (2010年5月30日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100530sukima01.htm> (2010.10.18) 引用

羽田空港や成田空港では、発着枠が十分に確保出来ない状態が続いている。

3-2 航空業界の現状と問題点

3-2-1 発着枠

10 かつては一部の企業のみに対する優遇から、発着枠が JAL や ANA へ優先的に配分されていた。³今では既得権が問題視され、新規参入会社にも多くの発着枠が振り分けられることになっている。しかしそれでも航空業界全体で見ると、成田や羽田の発着枠は不足している。そこで増え続ける発着枠の需要に対応しようと、羽田と成田では滑走路の増設を行った。

15 羽田空港は 2010 年 10 月に 4 本目となる新しい滑走路が完成する。これにより年間の発着枠は、現行の 27 万回から 41 万回へと増加する。しかし拡張後も、発着枠を求める航空会社の需要に対して十分に応えることは出来ない。拡張後は現在も運行されているソウル、上海、香港、北京の 4 都市に加え、マレーシアやシンガポールなどの東南アジア、ロンドンやパリなどのヨーロッパへ運行されることが予定されている。その結果、海外から羽田
20 への乗り入れを望んでいる航空会社は、数十社にのぼるとも見られている。⁴新しい滑走路が完成しても、航空会社が求める発着枠を提供することは出来ない。

成田空港でも 2009 年 9 月に滑走路が拡張され、年間発着枠は 20 万回から 22 万回に増加した。しかし新たに乗り入れを希望しているエアラインは 2 桁に達している。滑走路を拡張した成田でも、増加する発着枠需要に対して十分な供給を行いきれていない。このよ
25 うに羽田や成田では滑走路を新設・拡張することで、発着枠を多く供給しようとしているものの、依然発着枠を希望する航空会社の需要が上回っている。

一方、地方空港では発着枠が大量に残っている。各地方空港では、運航数の増加に対応出来るだけの状態が整っている。

3-2-2 着陸料

³三田謙、塩谷さやか、坂巻嘉孝、中谷秀樹（2010）『観光立国を支える航空輸送事業』同友館（p79）（2010年4月20日発行）

⁴週刊ダイヤモンド（p33）（2010年10月2日発行）株式会社ダイヤモンド社を参照

航空会社が空港を利用するときには、航空機の最大輸送重量などに基づく着陸料や、出発旅客1人ごとに課される旅客使用料、保安検査料などの空港使用料を支払う必要がある。そのなかでも着陸料は、航空会社が支払う費用のなかで大きな割合を占めている。

5 就航不足に悩んでいた有明佐賀空港では、着陸料を2割近く下げる政策を行った。その結果、貴重な発着枠である羽田と佐賀を結ぶ定期便が増便されるようになった。関西国際空港でも自治体や経済界が協力して着陸料の補助を行った結果、アジアのLCCを中心に就航数が大きく増えることになった。このように航空会社は、地方空港の価格変化に対して敏感に反応する。つまり地方空港に対しての価格弾力性は非常に大きい。

10 一方羽田や成田の価格弾力性は、地方空港に比べて小さい。エアアジア航空のアズラン・オスマンラニ最高経営者は、「高い着陸料を負担しても羽田を使いたい需要は多い。コストは吸収できる」と述べている。アズラン・オスマンラニ最高経営者は将来的な大阪や福岡などへの就航を視野に入れながらも、東京に近い羽田を評価している。

15 このように航空会社によっては、たとえ着陸料が高くても利便性を重視したいと考えている企業もある。主要空港では都市に近いという利便性が大きいことから、価格変化に対する反応が鈍く、着陸料が値上がりしても就航数減少などの影響は小さい。よって地方空港と比べると、主要空港の価格弾力性は小さい。

3-2-3 LCCの台頭

20 近年、格安航空会社(LCC)が大きな注目を集めている。機材効率が良く低コスト、簡素化されたサービス、圧倒的な安さが特徴のLCCは、すでにヨーロッパと北米でのシェアが40%を超えている。一方アジアは、ヨーロッパや北米と比べて参入が遅かったこともあり、LCCシェアは23%に止まっている。

25 しかし羽田空港の国際化が、アジア全体にとっても大きな転換期になろうとしている。すでに現状分析でも述べた通り、拡張された羽田空港はもちろん、成田空港でも新規航空会社の参入希望が明らかになっている。シンガポールにはLCC専用の空港もあり、アジアでのLCC需要も急速に高まる。

30 急速に拡大するLCCの大きな特徴として、航空運賃の安さが挙げられる。これを実現しているのは、都市空港ではなく地方空港を利用するLCCの企業戦略である。着陸料などのコストが大きくかかる都市付近の空港ではなく、都市から少し離れた地方の空港を利用することで、着陸料などのコストが抑えられ、圧倒的な安さを実現している。アジアでのLCCシェアが拡大されるということは、日本でも今まで以上に着陸料の安い空港が求められるようになる。今までとは全く違った価格体系の航空会社が参入することで、利用者にとっては選択肢が広がることに繋がっていく。

3-2-4 来日外国人

日本に来日する外国人観光客は、地方空港の活性化を考える上でも大事な要素になってくる。平成20年の1年間に日本を訪れた外国人観光客数は、過去最高の835万人であった。彼らが日本国内で消費した旅行関連の総額は1.5兆円にも上っている。

- 5 では外国人観光客は、日本に何を求めているのだろうか。日本政府観光局(JNTO)が発表した『訪日外客訪問地調査2009』によると、外国人観光客が日本に対して期待したことは、上位から日本の食事、ショッピング、温泉、自然系統・田園風景、伝統的な景観・旧跡の順になっている。

- 10 このなかで、ショッピングは一部の地域に限定されるものの、それ以外の項目に関しては日本全国で楽しむことが出来る。また地域によって自然環境や名物が少しずつ違うため、同じ日本でも楽しみ方が異なるのも重要な点である。そのため、各地域がそれぞれの特色を出しながら、共存共栄することが可能である。

- 15 つまり大きな経済効果を生み出す外国人が日本に求めていることは、地方空港のある地域でも十分に対応することが出来る。しかし現在は地方空港と外国を結ぶ便が少ないために、成田や羽田を利用せざるを得ないのが現状である。

4 解決性

4-1 仮説の提示

- 20 このように羽田・成田と、その他の地方空港の現状は両極端である。しかし日本全体の空港で考えると、大多数の空港が厳しい状態にある。日本のなかには、観光や企業誘致などと組み合わせながら成功している空港もある。しかしその他の空港は航空機が飛ばず、潜在的な能力を活かせない状態が続いている。そこには需要と供給を調整することが出来ない空港業界特有の市場メカニズムが存在している。そのため空港を中心とした地域
- 25 活性化は大きな乗数効果があるにも関わらず、活性化のためのメカニズムを生み出すことが出来ていない。そこで私たちは…

“羽田・成田空港の着陸料を上げ、その他の空港の着陸料を下げる”
政策を提案する。

4-2 仮説の検証

4-2-1 市場メカニズム機能の復活

国土交通省は、成田空港の発着枠が一杯であるにも関わらず、着陸料の値下げを検討している。しかし既に一杯の発着枠に対する航空会社からの需要を刺激したところで、今ま

で以上に多く運航出来るわけではない。逆に成田空港の着陸料値下げは、相対的に地方空港の着陸料が上がることを意味するため、航空会社の地方空港離れを進めるだけである。

羽田や成田の着陸料は高いと言われているなかでも、需要過多の状態が続いている。さらに都心から近く利便性が大きいことで、価格の需要弾力性が小さい。そのため着陸料を
5 上げて、需要が大きく減ることはない。よって航空会社の求める発着枠の需要が供給可能な水準に下がるまで、着陸料を値上げする。

一方、ほとんどの空港は供給過多の状態が続いている。しかし有明佐賀空港や関西国際空港では、着陸料を下げると同時に運航数が増えたことなどから、価格の需要弾力性は大きい。そのため需要が適正な水準に引きあがるまで、着陸料を減額する。すると空港毎の
10 差別化が進み、都市空港に固まっていた利用者が地方空港へ流れることになる。

こうして今までスムーズに行われていなかった市場メカニズムを、政府が一時的に介入する形で機能させる。すると私たちが活性化の定義で挙げた、地方空港の利用者増を実現することが出来る。これは地域活性化を考える上で非常に重要である。

15 4-2-2 外国人旅行者の目的地決定メカニズム

日本に来る外国人のうち、73.7%がアジアの人たちである。2010年の7月から中国人観光客の入国基準が緩和されたこともあり、アジア人の比率はさらに高まっている。

アジアの人たちはヨーロッパや南米の人たちと比べ、日本の様々な地域を訪れている。『訪日外客訪問地調査 2009』によると、欧米や南米の人たちなども加えた全外国人旅行者
20 の中で、アジア人が訪れた割合が最も大きい都道府県は富山県である。91.0%をアジア人が占めている。一方で東京を訪れたアジア人は、全外国人旅行者の59.2%に止まっている。ヨーロッパや南米の人たちは富山県と比べると、約4倍もの割合で東京を訪れている。このように東京などの都心に旅行しがちなヨーロッパや南米と比べ、アジアの人たちは日本全国の地域を訪れている。

25 地域ごとの観光動向をさらに詳しく見ていく。先ほどと同じ『訪日外客訪問地調査 2009』によると、訪日外国人全体のうち欧米やオーストラリアの人たちの比率が高かったのは、広島県である。一方でアジア人の比率が高いのは富山や大分、熊本である。アジア人の比率が高いこれらの県は、東京や広島と比べると、決して大きな県だとは言えない。しかし外国と地方空港を直接結ぶ便を活かしながら、地道に観光客の数を伸ばしている。

30 このように外国人旅行者のうち7割以上を占めるアジア人は、東京や大阪など都市名で選ぶのではなく、日本の食事や温泉、自然の風景や歴史建造物など、目的に合わせて旅行先を選んでいる。そのためアジア各国と地方空港を結ぶ便がさらに増えることで、今まで以上に地方空港を利用して日本へやって来る人が増える。そこにはアジア各国と地方空港を結ぶ便の多さも関係している。

- 現状分析で述べた通り、外国人が日本に求めることとして一部の都心でしか対応することが出来ないのは、ショッピングのみである。その他の項目に関しては、地方に航空機が就航して利便性が上がることで、日本全国対応することが可能である。つまり私たちの政策によって多くの航空会社が就航されるようになり、欧米や南米と地方空港を結ぶ便が増え、欧米の人たちや南米の人たちも地方へ流れていく。

5 重要性

5-1 着陸料と活性化

- 10 成田と羽田の着陸料を上げ、その他の空港の着陸料を下げることは、地域活性化のためにも非常に重要である。

- 現状分析で見たように、84空港のうち73空港が赤字で苦しんでいる。最大の原因は飛行機の離発着数が少なすぎることである。そのため着陸料を需給関係に合わせて変化させることで、航空会社が地方に分散する流れを作る。地方空港の就航数が増えることで、利用者にとって使いやすい環境を整える。

- 15 空港は収入のうち半分近くを非航空収入が占めている。しかしテナント料は空港の価値によって大きく変化する。空港の利用者数は空港の価値を判断する上で大きな割合を占めている。

- 20 政策を実行し利用者を増やすことで空港の価値を高め、空港施設による収入も増やし、利用者の需要増大による運航数の増加という好循環が生まれるようになる。

- さらに増えた利用者は、航空内のテナントを利用する。すると空港にとっては、航空収入だけでなく非航空収入も増加する。ターミナル内での土産物・飲食・レストランの販売などのテナントだけでなく、ターミナルを運営する不動産業や、貨物等を運ぶ運輸業、掃除や警備などを行うサービス業など、空港内の関連産業は多岐に渡る。地方空港が活性化することで、空港内での経済効果が大きくなり、新たな雇用の創出も期待出来る。

- 25 この波及効果は、空港内だけに止まらない。空港利用者が空港にアクセスした時の費用や、空港から目的地までの交通時に発生する費用など、空港アクセスによる消費も期待出来る。さらに空港を持つ各自治体にとっては、空港利用者が増えたことを上手く活用することで、さらなる地域の活性化も期待できる。具体的には観光の強化や企業の誘致などが考えられる。しかし私たちは増えた利用者の具体的な活用方法までは提言しない。気候や特色、産業構造などは各地域によって異なる。

- 30 そのため統一して1つに限定するのではなく、各自治体が地域に合ったものを選択していくことが、さらなる地域活性化のためには一番良いことだと考える。着陸料を下げることで、何倍もの乗数効果が地域にもたらされる。

5-2 空港の選択基準

観光客が使用する空港を選ぶときには、空港までの距離やアクセスを重視している。国際移動のときに利用する空港を選ぶポイントとして、日本人が40.2%、外国人は46.3%が
5 「来るのが便利だから」と回答した。また意識調査においても、空港へのアクセスの重要度は76.6%と非常に高い。このように空港移動に当たっては、空港までの距離やアクセスが重要である。

さらに旅行者が空港を選ぶときのポイントとして、「来るのが便利だから」の次に挙げたのが「出発希望日の便あり」「目的地便が当空港発のみ」の順になっている。利用者は空港
10 までの距離やアクセスの便利な空港を使いたいものの、希望する出発日や目的地の便が無いために、家から遠い空港を使わざるを得ない状況が多いことを証明している。

空港へ行くまでに距離がある地方空港ではなく、身近な地方空港に一定量の航空機が離発着することで、利用者はさらに伸びていく。そのためには地方空港を利用する航空機が多くなるような政策を行うことが大事である。家からの距離が近く、希望する出発日や
15 目的地への便が増えることで、地方空港の利用者も増加していく。

5-3 地方空港と地域活性化

5-3-1 日本の成功例

地方空港を中心とした地域活性化の成功例を見ていくと、レジャーやリラクゼーションと
20 結び付けて活性化している例が多く見られる。地方空港と地方活性化を上手く結び付けながら成功している地域の例を挙げていく。

①青森県

東北地方は豊かな自然に恵まれ、景観の良い温泉が数多く点在している。中でも青森県は癒しのスポットとして韓国人観光客の人気を呼んでおり、リピーター率も高い。

25 2007年に青森県の宿泊施設を利用した外国人は約7万1000人であるが、そのうち約4万1000人は韓国人観光客であった。韓国人観光客が高い水準で推移していたことを受け、2008年3月には青森空港と韓国の仁川空港を結ぶ国際定期便が週4便に増便された。増便された後も、搭乗率は堅調である。現在では利便性の向上を背景に、ゴルフ場やスキー場目当ての韓国人も増えている。⁵

30 ②大分県

青森県と似た活性化として、大分県の別府温泉が挙げられる。アジア人にとって九州は

⁵産経ニュース【特報 追う】青森に癒しを求める韓国人“日本通”取り組みへスタッフ採用も

<http://sankei.jp.msn.com/region/tohoku/aomori/080521/aom0805210306000-n1.htm>
(2010. 10. 14) 参照

地理的に近いということもあり、大分空港を利用して気軽に来られる観光スポットになっている。ゴルフブームに沸く韓国ではゴルフ場の予約が取りにくく、料金も割高である。そのため週3便のソウル便が運航する大分空港⁶では、別府温泉に向かう観光客と合わせて、別府市内のゴルフ場を目指してやってくる韓国人をターゲットにプランを企画。韓国を中心

5 心に、旅行者数は順調に増えている。

③ニセコ

日本の中でも北海道は特に自然に恵まれている。その自然を生かしたスキー場は雪質も良く、欧米やアジアからスキー場目当てでくる観光客も多い。なかでもニセコ地域は質の

10 良いパウダースノーを楽しめると口コミから火が付き、オーストラリア人観光客が急激に増加した。オーストラリア人観光客は一人当たり10泊以上する長期滞在客が多く⁷、現在では道内のスキー観光を支える基盤となっている。

さらにニセコ地域では、新千歳空港を利用して観光に訪れた外国人観光客が、空港内の活性化だけに止まらず、空港を中心とした地域全体に大きな経済効果を生み出している。

15 宿泊業や小売業、観光サービス業や飲食業など観光産業の売上だけで206億円。建設業や食品製造業など、観光産業から波及されるものを含めると290億円の経済効果が挙がっている。日本全国で地価が下落しているなか、ニセコにある倶知安(くっちゃん)は、土地価格調査で地価の下がらなかった1.5%の地域のひとつとなっている。⁸

ニセコの発展をオーストラリアの企業も評価し、ニセコ地域に対するオーストラリア系

20 企業の投資が増えてきた。アウトドア業と旅行代理業が3社、不動産業が4社の計10社⁹が、現時点でニセコへの投資を実施している。外国企業の積極的な投資も、ニセコ地域の地域活性化に一役買っている。

さらに最近ではオーストラリアだけでなく、アジア全般から評価を受けている。倶知安への外国人観光客数は09年度の1年間に16万8000人まで上昇。これは06年度の2.3

⁶ 九州の温泉ニュース・スクラップ帳

<http://spanews.exblog.jp/8199899/>

(2010. 10. 14) 引用

⁷ ニセコ地域における外国人の観光と投資状況に関する報告書(日本/北海道)2006年2月第3章：ニセコ地域における観光の現状

http://www.jetro.go.jp/jfile/report/05001141/05001141_001_BUP_1.pdf

(2010. 10. 16) 引用

⁸ 産経ビジネス ニセコ「バブル」の行く末 外資マネーで地価下がらず

<http://www.sankeibiz.jp/macro/news/100924/mca1009240850008-n1.htm>

(2010. 10. 16) 引用

⁹ ニセコ地域における外国人の観光と投資状況に関する報告書(日本/北海道)2006年2月第6章：ニセコ地域への直接投資

http://www.jetro.go.jp/jfile/report/05001141/05001141_001_BUP_8.pdf

(2010. 10. 16) 引用

倍にあたる。さらにオーストラリア人以外の観光客比率は、06年度の9%から09年度に45%まで上昇。現在はオーストラリア人だけでなく、アジア全体で楽しまれる地域になっている。

④医療観光

- 5 さらに地方空港と地域活性化を組み合わせた新しい形として、医療観光が挙げられる。がん検診や糖尿病検診などの医療と観光を組み合わせた医療観光は、2012年に世界全体での収益が10兆円に達する見通しも出ているなど、世界全体で注目が高まっている。既にタイや韓国では国をあげて取り組んでおり、観光客を増加させることに成功している。タイでは2008年の1年間に145万人もの人が医療を目的に訪れ、外国人患者の支出総額は1150億円にもものぼった。

日本でも観光庁や各自治体、旅行会社などが一体となって推進を進めている。中国人観光客の入国基準緩和で、最も利益を得るのが日本の医療観光だという調査結果もある。日本の医療観光の特徴としては、都心でなく地方を中心に普及が進んでいるといった点が挙げられる。

- 15 徳島県では医療観光推進プロジェクトチームを結成し、中国人を対象とした糖尿病検査のツアーを行っている。参加者からも好評のようである。

- 20 旅行会社も医療観光の普及に力を入れ始めた。JTBでは国内の医療機関に対して外国人の受け入れをサポートする「ジャパンメディカル&ヘルスツーリズムセンター」を開設する取り組みを始めた。鹿児島ではスカイマークが地方医療機関に向けての医療ツアーを発売するなど、航空会社が売り出している地域もある。

観光庁も2011年度予算の概算要求に、医療観光の受け入れを推進するための費用を計上した。日本の医療観光で大きなカギを握る中国では、経済発展などを背景に糖尿病患者が急増しているといった要素も追い風になっている。日本の高度な医療技術は評価も高く、観光資源として今後期待できる分野である。

- 25 このように地方と観光、地方と産業、地方と医療などを上手く組み合わせることで、空港を中心とした地域活性化が実現できる。しかしこれらを成功させるためには、多くの人に来てもらう環境の整備が必要である。具体的には地方空港と外国を結ぶ便を増やして、利用者の利便性を上げることが求められている。そのためには、航空会社が地方空港を使いたいと思わせるような状況を作り出すことが必要である。

30

5-3-2 外国の成功例

空港を中心とした地域活性化の例としてフランクフルト・ハーン空港が挙げられる。

ドイツのラインラント＝プファルツ州にあるフランクフルト・ハーン空港は、1947年に建設された。元々は軍事用として作られた空港であったが、1992年になって旅客機用の空港として新たに開港した。しかし利用者は全く増えず、1999年には年間利用者が14万人に

35

まで落ち込んだ。¹⁰これは2008年に南紀白浜空港を利用した人数と、ほぼ同数である。悪化の一途を辿っていたフランクフルト・ハーン空港の転機になったのはLCCである。

LCCの誘致を積極的に進めた結果、一週間に便しか運航されていなかった空港の離発着が、便まで増加するようになった。離発着数が増え利便性が大きく向上したフランクフルト・ハーン空港の利用者は、右肩上がりに上昇した。表①は、フランクフルト・ハーン空港における年度別搭乗者数の推移である。LCCが誘致された1999年を境にして、搭乗者数が急激に増加した。

LCCを誘致したことによって起こったメリットは、便数の増加だけに止まらなかった。2002年に180㎡だった空港内のテナント用スペースは、2005年には3300㎡まで拡大。空港内だけで3500人以上が働く一大拠点となった。

現状分析で述べた通り、非航空収入は空港全体の収入の半分近くを占めている。そのためテナントの増加は、新たな雇用の促進とともに、空港収入の増加にもつながった。さらに空港内の変化はテナントだけに止まらず、駐車場にも変化が及んだ。2002年に3433㎡だった駐車スペースが、2005年に9736㎡まで拡大。13,000台以上の車が駐車出来るようになった。¹¹

このように航空機の増加によって航空系の収入が増えたことはもちろん、非航空系の収入や施設も大幅に増えた。航空機の離発着数増加による波及効果は空港内だけに止まらず、空港を中心とした地域全体にまで普及した。ハーン空港周辺で空港関連の仕事をしている人が4200人、ドイツ全体にまで目を向けると5700人以上の人がハーン空港関連の職に就いている。¹²このようにハーン空港内が活性化されたことで、ハーン空港の外まで空港に関する雇用が促進された。

さらにハーン空港の活性化を活かしながら、空港関連の仕事とは異なる新たなビジネス

¹⁰ 山田徹雄 もうひとつのフランクフルト空港 ―国際ハブ空港 フランクフルト・ハーン空港―

http://www.rikkyo.ne.jp/grp/eco/paper/images/58_4_1.pdf#search='フランクフルト・ハーン空港'

を参照

¹¹ 「茨城空港研究マガジン」 by ANA 総合研究所 (2009.2.12)

http://www.ana-ri.co.jp/images/library/Ibaraki_Mag_003.pdf#search='フランクフルト・ハーン空港 駐車場' を参照

¹² Frankfurt am main:フランクフルト・ハーン空港

[http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=727852&ffmpar\[id_inhalt\]=616891](http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=727852&ffmpar[id_inhalt]=616891)

を参照

を始める人も増えている。ハーン空港の搭乗者数増加によって、プファルツ州では毎年3万を超える企業が新規事業として誕生している。さらにプファルツ州は、70を超える米国系企業の本拠地にもなっている。

5 フランクフルト・ハーン空港の立地するラインラント＝プファルツ州フンスリュック郡の人口規模は、ドイツの州都であるコブレンツ市と同じ水準にある。この地域の一人当たりGDPを見ると、プファルツ州の中でフンスリュック郡は、州都コブレンツ市に次ぐ値を示している。ハーン空港の整備が開始された1992年を基準にとったGDPの値では、最も大きな伸びを示している。GDPで見ても、空港発展に伴う波及効果は大いにあった。

10 プファルツ州は、ドイツを構成する16の州の中で、最も高い工業生産性を誇っている。LCCが参入したことによって生産性はさらに増し、輸出比率も他州をしのいでいる。¹³

このようにハーン空港ではLCCの誘致を積極的に進めた結果、空港の利用者が増加。空港内の施設が拡大され、新たな雇用の促進につながった。さらに空港外で行っている空港関連の業務で、雇用はさらに増加。最終的には活性化された空港周辺に、新たなビジネスを始める人が登場。空港を中心とした地域活性化が達成された。

15

6 最後に

“沈滞していた機能が活発に働くようになること。また、そのようにすること”
広辞苑で「活性化」とは、このように定義されている。しかし日本の多くの空港では、人を運ぶという本来の機能が停滞している。

20 空を飛ぶことが出来る飛行機は、国土の周りを海で囲まれている日本にとって、特に重要な輸送手段である。現在は出入国者の97%が、航空機を利用して海を越えている。そのなかで地方空港には、海外と日本を結ぶための能力が備わっている。さらに空港を中心とした地域活性化を実現するだけの力も備わっている。このような状況にも関わらず、日本は全国各地にある98の空港を有効に活用出来ていない。これでは宝の持ち腐れである。

25 発着枠の需給関係と着陸料の価格において硬直していた市場メカニズムをスムーズに機能させることで、必要ないと思われる地方空港を有効に活用する。その結果、新たな便が運行されて利便性が上がることで、空港の価値は高まり、地方空港の利用者が増える。人が増えることで、各自治体は更なる地域活性化のチャンスを得ることになる。そのため

¹³ドイツ ラインラント・ファルツ州経済省日本代表事務所

<http://www.rheinland.gr.jp/index.htm>

にも発着枠の需給関係に合わせて、着陸料を柔軟に変化させていくことは、非常に重要である。

飛行機が作り出す上昇気流に乗って、空港を中心とした地域活性化が行われることを期待している。

5

7 参考文献

アン・グラハム著 中条潮、塩谷さやか訳(2010)『空港経営 民営化と国際化』中央経済社

- 10 三田謙、塩谷さやか、坂巻嘉孝、中谷秀樹 (2010)『観光立国を支える航空輸送事業』同友館

総務省 「市町村合併関係資料」 <http://www.soumu.go.jp/gapei/gapei.html> (2010.10.11)

- 15 朝日新聞 「国管理の20空港赤字、計97億円 07年度収支」
<http://www.asahi.com/business/update/0910/TKY201009100446.html>
(2010.9.10)

- 日経トレンドインターネット地方空港サバイバル 「廃止・減便を食い止める秘策とは」
20 <http://trendy.nikkeibp.co.jp/article/pickup/20090305/1024362/?ST=life&P=1> (2009.4.3)

木谷直俊 (2007)『航空需要の増大と航空・空港問題』広島修道大学総合研究所

石原照敏 (2001)『地域政策と観光開発』大明堂

25

秋元俊二 (2009)『みんなが知りたい空港の疑問50』ソフトバンククリエイティブ株式会社

- 国土交通省 「平成21年度観光の状況」
30 http://www.mlit.go.jp/hakusyo/kankou-hakusyo/h22/kanko22_.html

日本政府観光局 『JNTO 訪日外客訪問地調査 2009』(2010.7.15)
http://www.jnto.go.jp/jpn/press_releases/pr_100715_houmonchi2009.html

「茨城空港研究マガジン」 by ANA 総合研究所 (2009.2.12)

http://www.ana-ri.co.jp/images/library/Ibaraki_Mag_003.pdf#search='フランクフルト・ハーン空港 駐車場'

5 ドイツ ラインラント・ファルツ州経済省日本代表事務所

<http://www.rheinland.gr.jp/index.htm>

山田徹雄 もうひとつのフランクフルト空港 —国際ハブ空港 フランクフルト・ハーン空港—

10 http://www.rikkyo.ne.jp/grp/eco/paper/images/58_4_1.pdf#search='フランクフルト・ハーン空港'

Frankfurt am main:フランクフルト・ハーン空港

[http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=727852&_ffmpar\[_id_inhalt\]=616891](http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=727852&_ffmpar[_id_inhalt]=616891)

15

神奈川大学大学院 李貞和 仁川国際空港の現状と展望 —国際航空貨物を中心として—
<http://www.eco.nihon-u.ac.jp/assets/files/part13.pdf#search='仁川空港%20今後の展望'>

ソウル駐在員事務所 所長 末松顕成 北東アジアのハブ空港を目指す仁川国際空港

20 http://www.ncbank.co.jp/asia_information/chuzaiin_news/pdf_files/seoul_200906.pdf#search='仁川国際空港 空港周辺計画'

いつもこころにヨーロッパ 海外格安航空会社一覧 (2008.8.19)

<http://travel.macbb.com/blog/2008/08/lowcostcarrier.html>

25

Record China 春秋航空—今年1—8月の利益は50億円新たな日中便の開設も—

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20101001-00000013-rcdc-cn>

フランス在住ジャーナリスト 鎌田聡江 Media Sabor ローコスト航空会社 (LCC)

30 のおかげでフランスの地域経済活性化

<http://mediasabor.jp/2007/08/lcc.html>

東京成徳短期大学 紀要 第38号 2005年「東アジアの観光客誘致に向けての方策-より魅力的な日本の創造を目指して-」 秋山秀一 塩谷さやか(2010. 10.18)

35

公共選択学会 第13回学生の集い
「地域活性化、まちづくりのために何をどうすべきか」
東海大学 川野辺ゼミナール 公共選択論パート

日経ビジネス ニュースを切る 観光客誘致の目玉は「医療技術」(2010. 10.18)

日本貿易振興機構(ジェトロ) 2006年2月 ニセコ地域における外国人の観光と投資状況
に関する報告書(日本/北海道)(2010年10.21)

5

Sankei Biz ニセコ「バブル」の行く末 外資マネーで地価下がらず (2010.10.18)

西日本新聞 外客を呼び込め・観光地はいま (2010.10.18)

10

産経ニュース 【特報 追う】青森に癒し求める韓国人 “日本通” 取り込みへスタッフ
採用も (2010.10.19)

15

森稔、福山伸次、栗山昌子、黒川知美、市川宏雄『グローバルフロント東京 魅力創造の
超都市展望』都市出版 2004年6月

細野助博 『中心市街地の成功方程式』時事通信出版局 2007年9月

20

大西隆 『逆都市化時代-人口減少期のまちづくり-』学芸出版社 2004年6月

高知新聞 (2010年5月28日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100528sukima01.htm> (2010. 10.18)

25

高知新聞 (2010年5月30日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100530sukima01.htm> (2010. 10.18)

高知新聞 (2010年6月1日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100601sukima01.htm> (2010.10. 18)

30

高知新聞 (2010年6月2日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100602sukima01.htm> (2010.10.18)

高知新聞 (2010年6月3日付・朝刊)

35

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100603sukima01.htm> (2010.10.18)

高知新聞 (2010年6月4日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100604sukima01.htm> (2010.10. 18)

5 高知新聞 (2010年6月5日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100605sukima01.htm> (2010.10.18)

高知新聞 (2010年6月6日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100606sukima01.htm> (2010.10.18)

10

高知新聞 (2010年6月7日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100607sukima01.htm> (2010. 10.18)

高知新聞 (2010年6月9日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100609sukima01.htm> (2010. 10.18)

15

高知新聞 (2010年6月11日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100611sukima01.htm> (2010. 10.18)

高知新聞 (2010年6月12日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/rensaifr.htm> (2010.10. 18)

20

高知新聞 (2010年6月13日付・朝刊)

<http://www.kochinews.co.jp/07bonbaru/100613sukima01.htm> (2010.10, 18)