

創刊

開港25周年記念！！  
島根県立大学×益田市コラボ

# 萩・石見空港

萩・石見空港



萩・石見空港はこの7月で開港から25年を迎えます。ここに至るまで、萩・石見空港は、航空機を利用される皆様や地元の様々な方々の熱意により支えられてきました。

この連載では、普段、私たちがあまり目にする事のない、萩・石見空港の舞台裏をご紹介します。これらの連載を通じて、空港に対する親しみを深めていただけることを期待しています。

# 萩・石見空港のいま

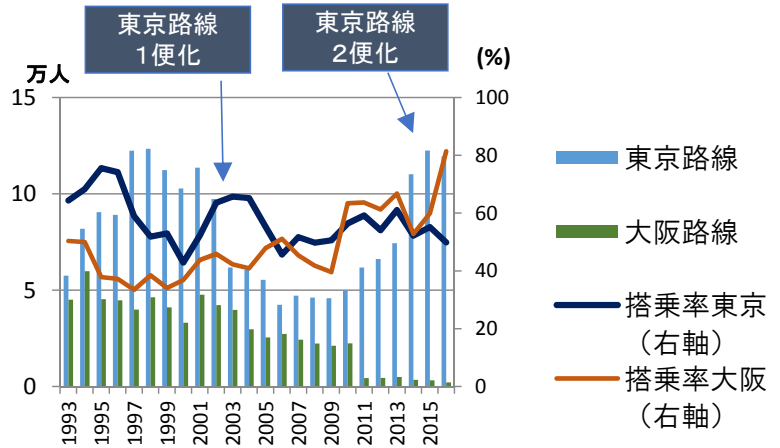
担当：西藤真一（准教授）

## 旅客数の推移

平成5（1993）年に開港してから、利用者数は増え続けるかに思われました。

ところが、平成10（1998）年度の12.3万人をピークとして、減少に転じたのです。

東京路線が2便化された平成25（2013）年度以降、旅客数は持ち直しています。



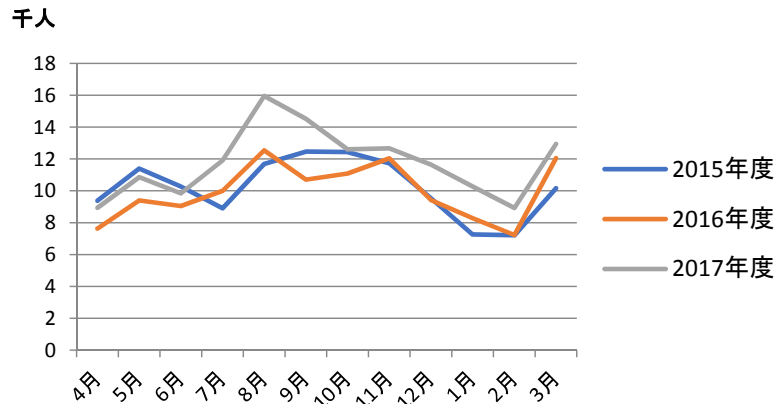
（資料）島根県益田県土整備事務所石見空港管理所「石見空港の概要」平成28年4月から作成

## 月別の利用状況

航空利用は年間を通して、ある程度の増減があります。萩・石見空港では、夏場に利用が集中し、冬場の利用は下がります。

国土交通省の調べによれば、萩・石見空港の利用者のうち、観光目的での利用割合は、平日で約45%、休日には約60%に上ります。

こうした変動を極力抑えるためには、季節変動の少ないビジネス利用の拡大がカギとなります。



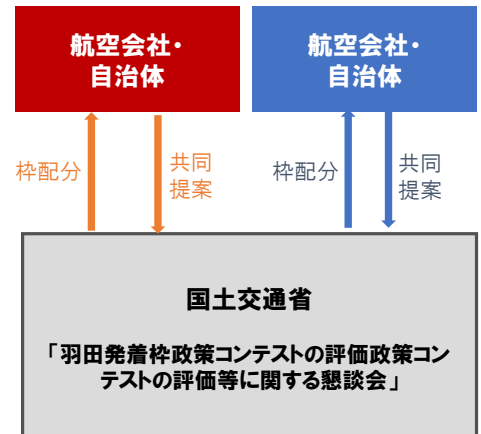
（資料）萩・石見空港利用拡大促進協議会事務局提供資料から作成。

## なぜ、2便化が行われたのですか？

私たちが便利で質の高い航空・空港サービスを受けられるようにするためには、国が規制等によって画一的に管理するのではなく、空港に関係する地域全体が主体となり、独自の視点で活性化に取り組むことが期待されています。

萩・石見空港の2便化は、羽田空港の発着枠が拡大するとき、航空会社と地域が共同で利用を開拓することを条件に、時限的な措置として実施されました。

この国の措置は、「羽田空港発着枠政策コンテスト」と言い、萩・石見空港のほかに、山形空港、鳥取空港も増便が認められました。



# 萩・石見空港の歴史

担当：西藤真一（准教授）

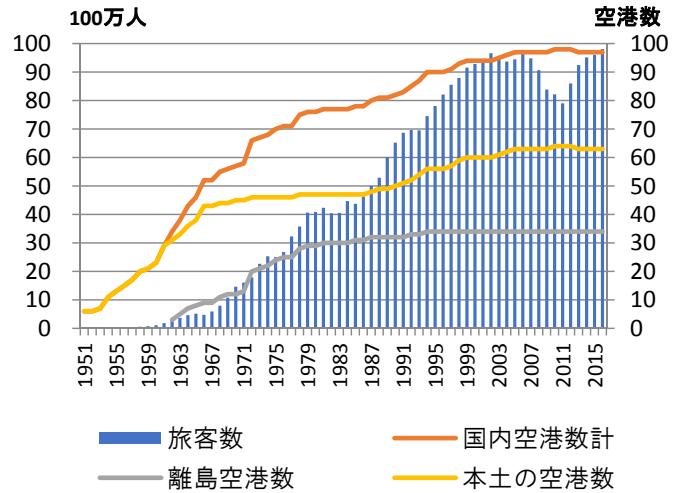
## わが国の空港整備

戦後の航空需要の高まりとともに、空港は徐々に整備されました。特徴的なのは、離島空港は比較的早い時期に整備が完了していることです。生活路線として重要性が認識されていた証です。

他方、萩・石見空港は平成5（1993）年7月に開港しました。同じ時期に開港した空港として、福島空港、庄内空港などがあります。

このように、1990年代に地方の航空ネットワークの充実が図られました。そして、最近新しく空港を設置する動きは見られず、むしろ既存の空港活性化に政策上の力点が置かれています。

図：わが国の空港整備と航空旅客数の推移



(資料)国土交通省「航空輸送統計年報」等を用いて作成

## 遠くまで早く！

萩・石見空港の建設が建議されたのは島根県が昭和48（1973）年に策定した「新長期計画」でした。当時は浜田から出発する夜行特急「出雲」が東京まで直通する唯一の交通手段でしたが、こうした移動の不便を解消することがおもな目的だったのです。

表：昭和48年当時の鉄道ダイヤ

上り	浜田	江津	大田市	出雲市	松江	米子	倉吉	鳥取	浜坂
	15:15	15:37	16:16	17:00	17:35	18:10	19:03	19:45	20:23
	城崎	豊岡	福知山	綾部	京都	沼津	熱海	横浜	東京
	21:08	21:21	22:24	22:38	0:10	5:12	5:29	6:34	7:00
下り	東京	横浜	熱海	沼津	浜松	名古屋	福知山	豊岡	城崎
	18:20	18:44	19:49	20:08	21:49	23:15	2:55	3:58	4:09
	浜坂	鳥取	倉吉	米子	松江	出雲市	大田市	江津	浜田
	4:54	5:33	6:14	7:10	7:45	8:21	9:01	9:39	10:00

(資料)日本交通公社(1999)「時刻表復刻版-昭和後期編4」を用いて作成。

## オカネのはなし

空港の整備は莫大な資金が必要になります。昭和62年度に当時の運輸省から「空港設置許可」が下りました。空港整備のために要した金額は約215億円に上ります。

萩・石見空港は島根県が建設し、維持管理も行う空港です。そのため、原則として空港整備事業の半分は県の負担となりました。なお、残りの半分は国の「空港整備特別会計」という空港整備にかかる特別会計から拠出されました。

表：空港の建設にかかった年度別経費

100万円

	昭和63年度まで	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	合計
工事費	27	2,312	3,681	4,111	2,878	13,008
用地費および補償費	4,870	1,301	350	0	0	8,521
その他	689	396	310	289	244	1,928
計	5,586	4,009	4,341	4,400	3,122	21,458

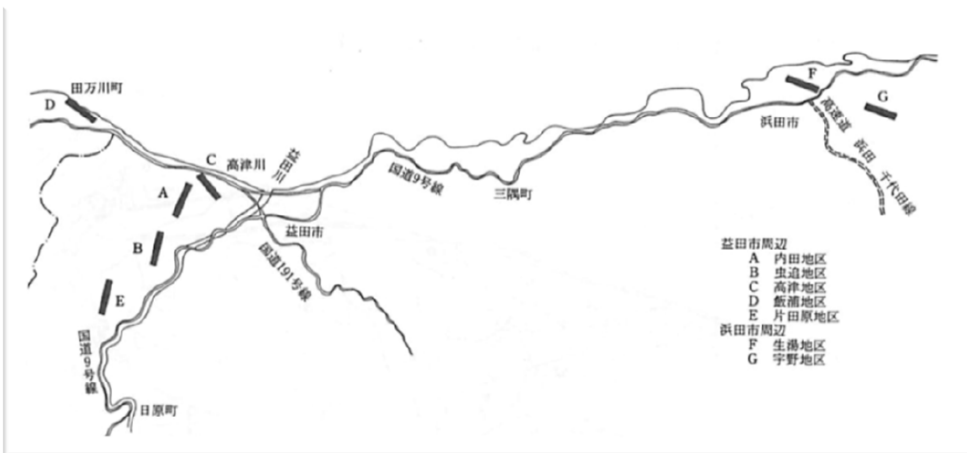
(資料)島根県(1996)「石見空港建設誌」p.61.

# 「浜田・石見空港」もありえた！？

図：選定された7つの建設候補地

昭和51（1976）年3月に、「石見地区空港基本調査」を実施して、建設候補地として7地点を選びました。

その後、現在の高津地区と、現在、浜田市にある浜田IC付近の生湯地区に絞られ、最終的には盛土や切土など土木工事の規模から、現在の高津地区の方が有利と判断し、建設地が決定しました。



(出所)島根県(1995)『石見空港工事誌』p.6より抜粋.

昭和年月	事項
48.3	島根県新長期計画のなかで「石見部に新空港の建設を促進する」の構想を発表。
51.3	県において、空港立地の適地として7地区を選定。
53.10	石見空港建設促進期成同盟会を結成。
56.3	県の「石見空港立地検討委員会」により空港立地可能性調査が行われ、高津地域を選定。
56.4	益田市議会全員協議会および地元自治会長（高津・小野・中西地区）に立地可能性調査の結果を報告・説明
57.3	県において「石見空港経済調査委員会」が設置され、航空需要予測、採算性などを検討。「必要性、妥当性がある」との結論。
58.7	県議会議員（石見地区）による「石見空港建設推進議員連盟」が発足
58.11	益田青年会議所により「石見空港建設促進意識団体会議」を開催。意向調査を実施。
59.1	益田商工会議所に「石見空港建設促進特別委員会」が設置。
59.3	益田市の各種団体による「石見空港をつくる市民の会」を結成。
59.4	益田市議会が石見空港建設を国に陳情。
59.4	「石見空港をつくる市民の会」が石見空港建設を国に陳情。
59.11	島根県議会が石見空港建設を国に陳情。
60.1	島根県議会が石見空港建設を国に再度陳情。
60.3	地元関係自治会、基礎調査了承。
61.3	県において、「石見空港建設調査事務所」を益田市に設置。
61.11	国において、「第5次空港整備5箇年計画」への組み入れ決定。
62.12	飛行場設置許可（運輸省）

(出所)島根県(1995)『石見空港工事誌』p.30より一部抜粋.

空港の建設計画のうえで大きな節目は、国に「空港設置許可申請」を提出することです。なぜなら、空港の設置申請は、地元の総意に基づき行われるべき事柄だからです。

他方、地元理解を得ることは簡単ではありません。用地買収や騒音対策などは、住民一人一人と向き合う地道な作業です。

当時は伊丹空港の騒音訴訟が引き起こされるなど、騒音問題に敏感な時期でもありました。そのため、当地では地元自治会の方々を山口宇部空港に案内し、様子を体感していただくなど、地元行政による様々な努力がなされました。

## これから、私たちが担当します！

これから、本連載を担当するメンバーです。2・3年生のフレッシュな取材に、どうぞご期待ください！



**発行：島根県立大学西藤ゼミ**

〒697-0016

島根県浜田市野原町2433-2

島根県立大学研究棟313号室

TEL： 0855-24-2264

 島根県立大学