

Hagi-Iwami Airport

IWJ.

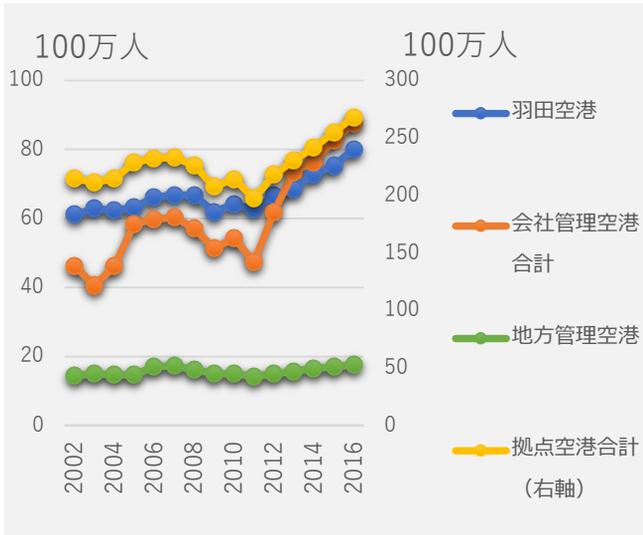
萩・石見空港を見つめなおす



島根県立大学 × 益田市

# 地方空港のいま

図 空港利用者数の推移



※2012年の関空・伊丹合併により、「会社管理空港」のデータについては連続性がないことに注意。

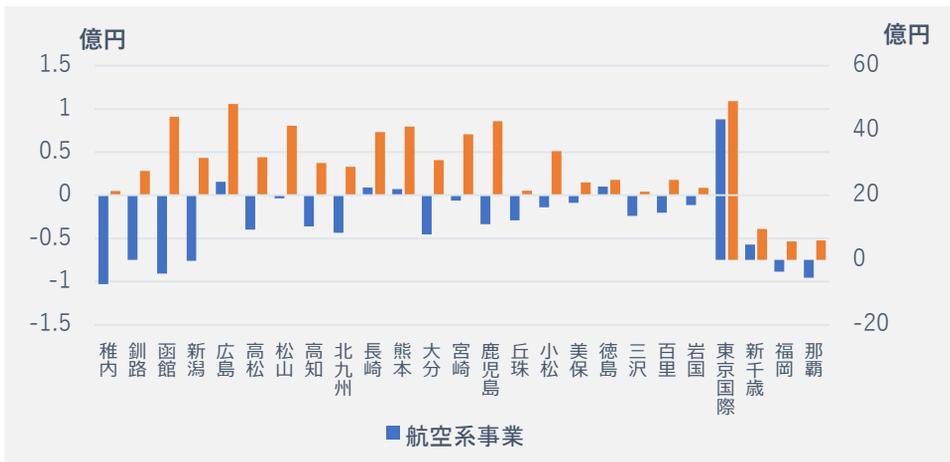
(出典) 国土交通省「空港管理状況調査」から作成。

今年、ラグビー・ワールドカップ、来年には東京オリンピック・パラリンピック、6年後には大阪万博の開催など、今後数年間はインバウンド旅行者の拡大が期待できるイベントが続きます。現に、訪日外国人旅行者数は過去最大を記録し続けており、空港の利用者拡大にも寄与しています。

ただし、その状況は一概ではありません(左図参照)。日本の空港は、法律上、いくつかの分類に区分されていますが、萩・石見空港は「地方管理空港」に分類されます。もちろん、地方管理空港のなかでも状況は多様です。

比較的都市部に多い「拠点空港」に指定された空港と比べれば、利用者数の推移は、大きな違いがあることがわかります。地方ほど息の長い努力が必要なのです。

国管理空港における航空系・非航空系事業のEBITDA



(資料) 国土交通省(2017)「国管理空港(共用空港を含む)の空港別収支」から筆者作成

## 空港活性化の視点

とかく、地方では「空港活性化」が言われますが、旅客数は上でみたように厳しい状況であることが多いのが実情です。しかも、空港の維持には意外にお金がかかります。

上の図を確認しましょう。これは、「拠点空港」のうち、国が設置・管理している「国管理空港」の収支を表したものです。残念ながら、「地方管理空港」は設置する道府県により、公開している収支の費目がバラバラなので、「国管理空港」に限定し、傾向を把握するのみにとどめます。

なお、空港の事業は、滑走路等の空港本来の業務にかかる「航空系事業」と、ターミナルビルなどの「非航空系事業」に分類され、それぞれの収支を示しています。

すべての空港で、非航空系事業は利益を得られています。航空系事業では赤字となつていく空港が多いのです。当然ですが、土木工事には多額の予算を必要としますし、雪国では除雪費もバ力になります。

「赤字空港は問題だ」という単純な議論をしてしまうと、日本の航空ネットワークは成り立たないことがわかりいただけでしょう。

何より、その空港を維持することで、地域にとつてどんな効果があるのか。こうした視点が必要。空港は地域にとつてのゲートウェイです。つまり、地域振興のツールなのです。

とはいえ、赤字ということ、誰かの負担で賄われているのですから、できる限り赤字を抑制することは望まれます。国民・地域負担を軽減しつつ、利便性を確保する知恵と努力が求められています。

# 他空港の取り組み のと里山空港

## 石川県



今回取り上げる空港は、石川県にある能登空港（通称・「のと里山空港」）です。地元を走る「のと鉄道」が廃止された輪島市に平成13（2001）年7月、能登空港が開港しました。同空港は過疎地に立地しながらも、比較的高い搭乗率を保っています。萩・石見空港では、目標の搭乗者数に満たない場合に、航空会社と地元がリスクを分担する取り組みが行われていますが、その原型ともいえるべき「搭乗率保証制度」に注目しました。

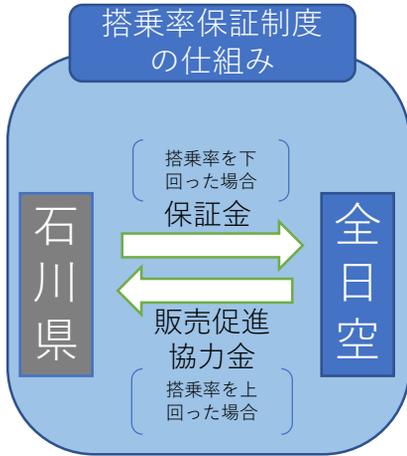
## 搭乗率保証制度

能登空港では開港当初から「搭乗率保証制度」を導入していましたが、これは全国初の試みでした。全日空（ANA）と県の間で年間目標搭乗率（現在は62%）を設定し、搭乗率が58%を下回った場合は県がANAに最大2億円の保証金を支払う一方、66%を上回るとANAが県に販売促進協力金を支払う制度です。

ハードルを設定することにより目標達成に向けて、県民が丸となつて観光客の誘致に力をいれました。その結果1年目から目標搭乗率を上回り、開港から15年間、県がANAに保証金を支払ったことはありません。

観光客誘致として、海外客集客プランに地元旅館が積極的に協力したり、ANAや商工会議所と協同で能登半島観光のPRに注力したりと、地域全体で利用促進を目指しています。

## 搭乗率保証制度 の仕組み



もちろん、石川県は能登空港の利用促進事業のための予算を確保しています。平成30年度の当初予算では1億8千万円強を確保しています。このことから、能登空港を利用した旅行商品の造成や二次交通、インバウンド・チャーター便誘致のための諸施策を展開しています。

ちなみに、石川県には国が設置・管理する小松空港もあり、県では同規模の予算を確保して小松空港の利用促進にも取り組んでいます。

## 空港が道の駅！ 「のと里山空港」



能登空港は奥能登地域復興の期待を担って開港しました。そのとき、全国の空港ターミナルビルとして初めて「道の駅」に登録されたのです。飛行機に搭乗する人、クルマで立ち寄り休憩する人、それぞれに対応した機能を持つようになりました。

どの空港も、空港ターミナルビルは飛行機を降り立つた人に観光情報を発信する際に大きな役割を果たします。この機能は、クルマで訪れる人にとつての「道の駅」も同様です。

都合の良いことに、能登空港は、奥能登の観光地（輪島、珠洲、能登町、穴水町）に向かう中継地点に立地していました。そこで、ここに「道の駅」の機能も併設して、地域の特産品を販売したり、観光情報を提供することは、能登半島の活性化も期待できたというわけです。

現在、道の駅「のと里山空港」は、観光客と地域住民にふれあいの場となり、能登の観光情報誌では必ず登場するスポットになっています。

くしくも能登空港は萩・石見空港と同じく1日2便。空いた時間とスペースを有効活用し、地域の魅力を発信すると同時に、認知度とイメージアップにも繋がっている好例ではないでしょうか。



写真出典：道の駅「のと里山空港」ウェブサイト

# 専門家に

## 聞く!



小島克巳先生

(文教大学国際学部教授)

専門は交通経済学。主著に「観光交通ビジネス」成山堂書店(共編)、2017年など他多数。

地方空港は試練に直面しています。萩・石見空港は幸いにも旅客を伸ばしてきましたが、人口減少、地域経済など課題は山積です。

このような課題を抱える地域として、空港活性化に向けてどう動くべきか。交通経済学が専門の小島克巳先生にインタビューしました。

### 航空業界を取り巻く環境について教えてください

航空会社をタイプ分けすると、ANAのように国際線・国内線など多様な路線を持つ、様々な手厚いサービスを用意しているフル・サービス・キャリア(FSC)と低コストを武器に高収益路線に特化したロー・コスト・キャリア(LCC)に分類できます。とりわけ、最近では日本でもLCCの存在感は増えています。一般的なLCCは低運賃ながらも、乗り継ぎを考慮せず、収益の見込まれる4時間未満の路線に特化することで競争力を獲得してきました。

それに対してFSCは乗り継ぎも含め、路線も豊富に抱え、手厚いサービスを提供し、お客の支持を得てきました。

### 航空会社の戦略は

LCC・FSCを問わず、航空会社の経営は燃油価格や世界の景気の影響をまともに受けます。しかも、グローバルな競争に直面しています。それゆえ、路線の収益性確保は死活的に重要な問題です。

LCCは近場のアジア諸国の人々をどれだけ運べるかがポイントです。これまで利用していた人がターゲットにすることもできるでしょう。ただ、今後はLCC同士の競争も一段と激しくなると予想されます。

他方、FSCはLCCにはないラウンジの提供や座席や機内食の工夫といった、サービスの品質競争が激化するでしょう。もちろん、欧米線などの長距離路線はLCCと重複しない市場ですから、そこに活路を見出すことも考えられます。

### LCCは期待できますか

四国や奄美大島など地方にLCCが進出している例はいくつもあります。地方へ移動する便数が増加することで観光客をより多く呼び込むことができ、経済の活性化が考えられます。

地方としてはLCCに来てもらいたい、LCCとしては他社の競争相手が少ない地方へ飛ばしたいと考えているでしょう。しかし、その路線で十分な需要があるかが重要ですよ。

### 空港の民営化をどう見ておられますか

わが国の空港民営化は、空港の所有は従来と変えず、運営だけを民間に委ねる「コンセッション方式」で実施されてきました。

近年はその方法も多様化し、鳥取空港など決して旅客数は多くない空港も民間運営に委ねられるようになってきました。もちろん、民営化はひとつの選択肢で、民営化が正解とは限りません。

ただ、民間の空港運営会社は必ず旅客の獲得に乗り出すでしょう。そうなると、後背地が重なる空港にとっては強力な競争相手になるかもしれません。

しかし、実際にお客を全部取られるかといえば、そうではありません。特に観光客は多くの地域を見て回りたいので、行きかえりで違う空港を使えた方が便利です。つまり、空港側にとっては、二次交通を強化しつつ、市町村や県をまたぎ、広域で連携することが互いの



小島先生へのインタビュー。航空業界の最先端の実情についてお話を伺った。全国の地方空港にも造詣が深い。昨年度はゼミ生を連れて山陰地域をフィールドワーク調査したという。

メリットになるのです。例えば、広島空港は中国地方の代表的な玄関口ですが、そこで島根の食や観光スポットなど地域の魅力を堪能できる観光ルートを発信することも一案です。そして、帰りに萩・石見空港を利用してもらう。行政区域をまたぐ取り組みは、地域の観光DMOの得意分野です。テクニカルな面では、若い人がよく利用するユー・チューブ等の動画サイトやトリップ・アドバイザーなどSNSの活用も効果的です。

### 地方空港の今後の展開は

空港は観光や経済にとつてのインフラなので、空港だけの活性化を考えるより、地域全体の振興策を考えるべきでしょう。

そして、利用者を獲得するためには、地域と航空会社が協力していくことが大切です。国全体の人口が減っているのですから、何にもしなければお客は減る一方です。

幸い、全国各地で外国人旅行者が増えており、各地で旅行者誘客に躍りになっていきます。最近では地方に目を向ける外国人も増えてきました。

しかし、まだそうした人が多くはいけません。ですから、今後は、いかに地方に足を運んでもらうかがカギとなります。

そのためには、就航先のマーケティングに詳しい航空会社と地域サイドの協力が重要です。そして、互いにとつてメリットが感じられる協力関係を構築すべきでしょう。

(聞き手・2年生・浦島扶希)



## 下山 朗先生

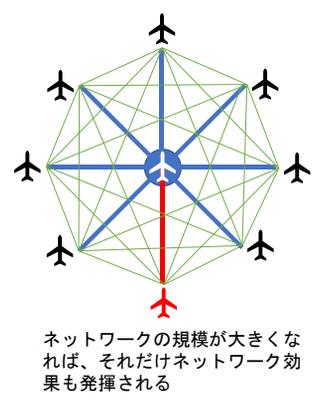
奈良県立大学地域創造学部教授  
専門は地方財政論。「観光による地域振興政策の基本課題」『企業環境年報』第22号,2018年など多数。

空港をはじめとするインフラ（社会基盤）は地域の経済活動や人々の暮らしを支える重要な基盤です。空港は、人々の交流を促したりして、経済活動を円滑にします。  
一方、こうしたインフラは、行政による財政的な支援がなければ維持できないというのも現実です。  
こうしたなかで、いまある貴重な町の財産としての空港をどう生かすべきか。また、財政支援や今後の空港の取り組みはどうあるべきか。地方財政論がご専門の下山朗先生にお話を伺いました。

### 「地域経済における交通インフラの役割を教えてください」

我々がわざわざお金を払って乗り物を利用するのは移動時間を短縮するためですね。安く上げようとするれば、究極的には歩けばよいのです。  
しかし、それでは仕事になりません。このように、移動時間が短縮できれば、その分、別の生産活動に時間を充てることができるのです。  
すると、経済全体としてはより多くの生産が可能になりますから、経済は活性化します。いわゆる「ストック効果」が発揮されるのです。  
また、交通のネットワークが構築されると、ひとつの路線を作るだけで、目的地はそれ以上に増えます。これは、「ネットワーク効果」と言われます。  
ネットワーク効果は様々なところに現れます。たった一つの路線でも結節点を通じて、いろいろな地域とつながるのですから、地域のリダンダンシー（多重性）も強化されます。  
たとえば、「地方に医師がいない」という問題も、交通ネットワークがあることで、よそから駆けつけてくれる可能性

が高まるわけですから。また、災害時は互いに助け合えます。  
このようにして、交通インフラはその地域に住んでいる人々の生活水準を向上させることに役立ちます。



### 「地方空港の活性化のための財政的な負担をどう考えるべきですか」

一定の財政支援により、就航便や利用者が増えていけば、その単位当たりの財政支出は低下します。  
さらに、利用者が拡大し、地域での消費を喚起できれば、空港は赤字でも地域経済は活性化します。  
問題は、地方ほど支援の効果が小さく、負担も重荷になっているという現実です。しっかりと目標を定め、政策の見直しもいとわす行わなければなりません。  
各地で需要喚起のために運賃補助が用意されていますが、補助後の運賃水準が利用者にとって必要ならば、本来の運賃に戻すことは困難です。利用増による効果とバランスがとれているのか、検証は必要です。  
また、財政支援は毎年の議会決議にも依存する部分があり、支援の継続性の面で、実は不透明な部分もあります。  
ですから、可能な限り空港独自の収益事業も考えるべきでしょう。たとえば、地方ではマイカー利用が多いのですから、駐車場の有料化もあるでしょう。もっとも、そのためにも設備投資が必要となりますが、ある程度利用がある空港に限られてしま



下山先生は釧路公立大学に勤務していた時代に、地域の企業から支援金を集めて学生が自主運営する研究サークル「SCAN: Sophisticated Community and Academics for Networking」を立ち上げたという。現在、そのネットワークは9大学に広がる。

### 「地域の合意形成に向けて何が必要ですか」

自分たちのまちに空港があるということとは知っていても、具体的にはその恩恵を感じづらいというのが正直なところだと思います。  
決して、恩恵がないなどということはありません。必ず恩恵がどこかにあります。ですから、その恩恵をいかに「見える化・見せる化」するかがポイントです。  
地域の企業は「移出産業」に属するものと「域内産業」に属するものに分類されます。当然、空港を利用する企業にターゲットを絞らねばなりません。効果的にPRするならば、地域の産業や企業のネットワークを意識することが必要です。  
観光客の誘客による域外利用の向上も必要かもしれませんが、観光は景気や天候、さらには政治などに左右されることを忘れてはいけません。  
空港が地域にあることのメリットを地元住民に理解してもらい、地元の利用による活性化を考えると、あるべき正攻法ではないでしょうか。  
(聞き手・3年生・田崎鼓)

# わたしたち学生がマジメに考える 萩・石見空港の今後

- 他空港に比べ萩・石見空港は観光客の利用が多いため、他県や他地域との連携を強化していくべきでは。
- サポーター企業全体が空港利用することで、空港が地域に存在する意義が高まるだけでなく、地域経済の活性化につながるのでは。
- 萩・石見空港では様々な運賃助成が目立っているが、石見地域ならではの特性を生かした利用者の増加を図る政策も積極的に展開していることも、もっとアピールすれば良いのでは。

島根県立大学3回生 田崎鼓

今回、おふたりの先生に、それぞれ別の角度から地方空港についてお話していただいて、改めて空港の活性化に向けた取り組みはいろいろなことを考えなければいけないのだなと感じました。

飛行機は、この地域ではとても便利な移動手段であり、地域経済にも恩恵があります。地方空港を守っていくための施策は、簡単ではないと思いますが、まずは空港に足を運ぶことから始めていただいて、空港に対する理解を深めてほしいなと思います。

島根県立大学2回生 倉橋伸知

今回リーフレットを作成してみて、萩・石見空港をはじめ、日本の地方空港の厳しい現状が分かりました。その一方で様々な利用促進策を実施して、空港利用者の増加や空港や地域の知名度向上などを目指す空港もあります。

地方空港は赤字運営が続いていますが、重要なインフラとして今後も地方を支えるインフラです。現状は厳しくても、活性化に向けた日々の努力を続けることが何より重要だと感じました。



島根県立大学2回生 浦島扶希

今回のリーフレット作成を通じて、専門家の方のお話を伺う中で交通経済学や地方財政論の面においても地方空港が担う役割は大きいということを再認識することができました。

利用客増加に向けて独自の取り組みを行っている空港は少なくなく、利用客増加に向けて空港どうしがお互いに協力することも戦略の一つだと分かりました。より多くの人に日本の地方空港の重要性を知っていただけると嬉しいです。



## 1年間ありがとうございました

私たちの全4回のリーフレットはいかがでしたか。萩・石見空港の歴史、空港の活性化に関わる人々、知られざる空港の役割、そして今後のあり方について、皆様にご覧いただきたく特集を組んでまいりました。

空港は利用することによってその価値が現れます。これまで利用してきた方はもちろん、利用したことのない方にも利用していただくと嬉しいです。

