

## 9. 地方空港の利活用策に関する研究 ～富士山静岡空港を題材として～ A Study on Effective Utilization of Local Airports: A Case Study of Mt.Fuji Shizuoka Airport

東京大学工学部都市工学科 080162 馬淵 正見

This thesis aims to study effective measures to encourage the use of local airports. First, it outlines the current utilization situation of Mt.Fuji Shizuoka Airport. Second it describes measures and thoughts of related players: prefecture, an airline company and the chamber of commerce, from interview surveys. Third, by comparing precedent cases, it shows what is effective to increase the number of the passengers. As a result, it will be effective for increasing the number of passengers to make more promotions of airports and airlines, to enhance public relations, and to strengthen the attractions around the airport.

### 1. はじめに

地方と地方を結ぶ航空輸送の拠点として、我が国では地方空港が数多く作られてきた。しかし、その多くは採算性の問題から減便、廃便を繰り返し、地方空港の存在意義が問われている。

本論文は、完成した空港は最大限有効活用すべきという観点で、都市が地方空港によりもたらされる効果を十分に享受し、空港が持続的に利用されていくような仕組みを探ることを目的とする。

なお、本研究で「地方空港」とは、三大都市圏に含まれず、幹線路線の起点とならない空港と定義する（幹線路線の起点となる空港とは、羽田、成田、大阪、関西、福岡、千歳、中部の7空港）。特に、地方空港のうち、航空以外の交通網が充実している静岡県にあって、開港後間もなくポテンシャルが未知である富士山静岡空港（以下「静岡空港」とよぶ）を本研究の分析対象とした。

### 2. 静岡空港の需要予測と利用状況

静岡空港の事業規模は全国幹線旅客純流動調査などに基づく三度の需要予測によって決定された。それによると年間利用者数は国内線 106 万人、国際線 32 万人の計 138 万人と見込まれた（表 1、表 2）。また、経済波及効果についても予測がなされている。

表 1 静岡空港の国内線需要予測（万人）

国内線	開港年	開港後 5 年	開港後 10 年
札幌便	50	50	51
福岡便	24	25	26
鹿児島便	17	18	18
那覇便	15	15	16
計	106	108	111

出所：静岡県インタビュー時入手資料

表 2 静岡空港の国際線需要予測（万人）

国際線	開港年	開港後 5 年	開港後 10 年
ソウル便	6	6	7
北京便	1	1	1
上海便	1	1	2
台北便	3	3	3
香港便	3	3	3
バンコク便	3	3	3
シンガポール便	3	4	4
グアム便	4	4	4
ホノルル便	8	9	9
計	32	34	36
国内線+国際線	138	142	147

出所：静岡県インタビュー時入手資料

しかし、実際に運航している路線の提供座席数は 93 万席／年と目標搭乗者数に届いていない。利用者数を年間に換算すると、表 3 に示すように 60 万人程度であり、予測の 43%程度になっている。熊本便と予測時には組み込まれていなかった小松便で特に搭乗率が低く、これらの路線での搭乗率

の上昇が急務となっている。

表3 静岡空港の累積利用状況（年間換算）

路線	提供座席数 (席)	搭乗者数 (人)	搭乗率 (%)
札幌便	171,818	123,788	72.0
小松便	86,184	34,289	39.8
福岡便	226,745	145,919	64.4
熊本便	42,978	18,267	42.5
鹿児島便	43,662	23,765	54.4
沖縄便	85,457	66,498	77.8
定期便計	656,843	412,524	62.8
花巻チャーター	390	258	66.2
石垣・宮古島 チャーター	450	438	97.3
チャーター便計	840	696	82.9
国内線計	657,683	413,220	62.8
ソウル線	248,994	163,799	65.8
台湾チャーター	18,006	14,252	79.1
香港チャーター	2,591	1,844	71.2
マカオチャーター	2,112	1,176	55.7
大連チャーター	720	575	79.8
スイスチャーター	600	513	85.5
チャーター便計	24,029	18,359	76.4
国際線計	273,023	182,157	66.7
国内線+国際線	930,705	595,377	64.0

注：開業後8ヶ月の値を1.5倍したもの。

出所：静岡県ホームページ

### 3. 関連主体の思惑や施策

空港利用促進に関わる県、航空会社、地元商工会の三者についてインタビュー調査を行い、それぞれの思惑や利用促進策を比較した。

#### 3.1 調査

##### 3.1.1 静岡県

空港による地域振興効果として県は以下のものを挙げている。

- ・観光やコンベンションの振興効果
- ・既存産業の活性化効果
- ・新たな産業集積効果
- ・国内外との交流効果
- ・防災対策の充実・強化効果

現状ではこれらの効果を実感できていないというのが後述する商工会の意見である。しかし、まだ開業から日が浅いため、開港から一年経ってから県はこれらの波及的効果についての評価を行う

こととしている。

静岡県は需要予測からの隔たりについて、近年の経済状況の悪化による出張費の削減や開港初年度であるため利用者に対する認知が進んでいないことなどを主な要因としている。また、空港という巨大なインフラに対して、県は空港単独での採算性を必ずしも求めていない。もちろん単独で黒字となれば最善であるが、経済波及効果を含めて総合的に正の効用が得られれば成功と捉えている。

利用促進策としては、定期便誘致支援、修学旅行補助、パック旅行促進事業費補助、団体利用送迎バス補助など幅広い支援策を提供している。しかし、平成21年に行われた事業仕分けにより不要と判断された施策も多いという問題がある。

##### 3.1.2 航空会社

大手航空会社とは異なり、地元企業の出資により成立しているという特徴を持つフジドリームエアラインズ（FDA）を対象に調査を行った。

航空会社は採算性にもっとも敏感であり、就航先や提供座席数は実質この主体が決定する。FDAは、地域間流動量が多いこと、観光資源があること、静岡都市圏とかかわりのある企業や産業が存在すること、既存の交通手段では地理的距離に対して長い時間的距離となっている等の理由から総合的に判断し、路線参入を決定している。

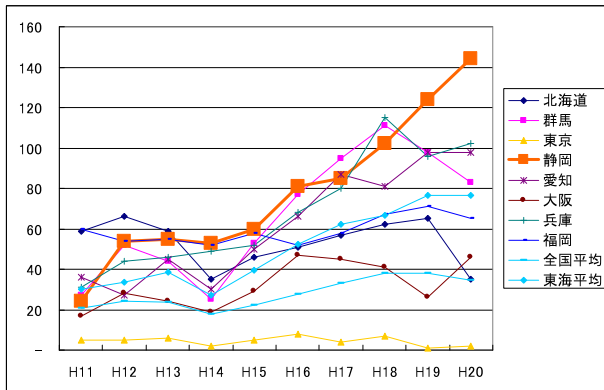
空港の使いやすさに関しては、わが国の主な地方空港の1日の運用時間が13～15時間程度なのに対し、静岡空港の運用時間は11時間半と短い。加えて、霧が発生しやすいという地理的問題や空港に到着する路線バスの接続性が悪いというアクセスの問題など、航空会社から見て利用しづらい側面が大きいと認識されている。

FDAが行っている利用促進策としては、CM放送やビラの配布など認知拡大に向けたものが多い。

##### 3.1.3 商工会議所

県が行った企業立地促進法に応じた様々な策が功を奏してか、過去10年ほどの新規企業立地件数は大きく伸びている（図1）。空港周辺地域につい

でも同様であり、主に自動車産業の工場が多く新設されている。このため経済交流や企業間交流を目的とした空港利用及び地元商業の発展をなす地盤が整っているように思われる。



出所：平成21年度10月商業動態統計調査

図1 企業立地件数の推移(件)

空港利用者を増やすために、商工会議所では就航先に対して積極的に経済交流をしに行っている。具体的には、県からの補助を得て現地への視察に出向いたり、現地の旅行会社に依頼して商工会に所属する商店で使える割引券を旅行客に渡してもらったりする等の活動をしている。また、主要観光地においても行われていることであるが、国際線の来訪者を狙った多国語で書かれたパンフレットの配布も行っている。

また、全国から人を集めるため、産業展示館やショッピングセンター、航空高校・大学、技術大学等の大規模施設の建設を提案している。商工会議所の意見ではここでいう「人を集める」という目標は特定の時期に限らずコンスタントに達成されていかなければならない。また、このような大規模施設は固定資産税による税収も期待されるため、近隣自治体による激しい誘致合戦が行われることが予想されている。

### 3.2 考察

県は様々な助成を行うことで空港利用を促進しようとしているが、まだ航空会社や自治体が利益を得るには至っていない。その背景には空港自体の認知不足や利用のしにくさ、周辺地域の集客力

の乏しさが各主体により指摘された。

これらから、次の二ステップにより空港と周辺地域の活性化を狙うのが適切と考えられる。

- ・ 静岡空港の認知を拡大し、利用者を増やす。
- ・ 空港に降り立った人が近隣の市に留まるような仕掛けを作る。

## 4. 他の地方空港との比較

地方空港のうち、静岡空港が目指す年間100万人のオーダーの利用者を持つ空港について利用者数や搭乗率、便数などを比較した(表5)。

表5 平成12~20年における便数、搭乗者数変化

		搭乗者数	
		増	減
便数	増	旭川、石垣、岡山 北九州、熊本、神戸	秋田、大分、仙台 新潟、松山
	減	宮古	青森、鹿児島、高松 函館、広島、松山等

出所：航空輸送統計調査(平成12年~20年)

これを踏まえ、搭乗率・便数・利用者数の全てが上昇・増加している旭川空港と北九州空港、ならびに平成12年から平成20年まで利用者数が純減している青森空港と高知空港を取り上げ、国土交通省や自治体の公開資料に基づき、利用促進策をカテゴリー別に整理した(表6~表9)。

これらを比較すると、利用者数が増えているところでは認知に向けた事業やイベント事業を進める傍らで企業誘致にも力を入れていることが分かった。一方利用者が純減している空港では、認知支援策の他に研修費の補助やアクセスルートの確保等、利用者の増加がみられる空港よりも幅広く様々な支援を行っている。もちろんこれらの便利

表6 旭川空港の利用促進策

	空港所在地	就航先
認知向上	・イベントにおける路線のPR	・旭川市韓国経済交流団
誘致支援策	・関係機関への要望活動等	・国際チャーター便の誘致活動
旅行助成	・旅行代理店に対する助成金の支出	
その他	・工場の誘致	

出所：旭川市(2006)「旭川空港利用促進取組状況」  
旭川市(2008)「平成20年度推進計画事業シート」

表 7 北九州空港の利用促進策

	空港所在地	就航先
認知向上	・全国規模のイベントを誘致、実施	・空港 PR 新聞 ・折込みチラシ配付
	・パンフレット作成等の広報事業 ・イベント等での PR	
誘致支援策	・エアポートセールス	
旅行助成	—	—
その他	・物流拠点としての PR	—

出所：北九州市(2007)「北九州空港利用促進取り組み状況」  
福岡県(2007)「北九州空港の利用促進の取り組み状況」

表 8 青森空港の利用促進策

	空港所在地	就航先
認知向上	・各種マスメディアを利用した PR ・各種 PR グッズの作成と配付	・台湾マスコミ及び旅行会社の招聘事業 ・国際観光展への出展(大連)
誘致支援策	・エアポートセールス	—
旅行助成	・就航先で交流事業等を行う場合の経費助成 ・国際線を利用した旅行商品造成への助成 ・旅行商品造成のためのファミツアーの実施	—
その他	・「空の日」等イベントへの協力 ・貸切バスを使用した場合等の経費助成	—

出所：青森県(2007)「青森空港の利用促進について」

表 9 高知空港の利用促進策

	空港所在地	就航先
認知向上	—	—
誘致支援策	—	—
旅行助成	・募集型企画旅行造成支援事業 ・搭乗者へのプレゼント	—
その他	・旅行代理店に対する販売コンテスト	—

出所：高知県航空利用促進協議会(2007)  
「高知県航空利用促進協議会助成事業のお知らせ」

さの提供はある程度の効果をもたらしているだろう。しかし、恒常的に空港周辺に人を集めるには企業誘致や観光資源の確保など空港単独ではなく認知と路線の誘致に向けた一歩広い範囲での誘致策が必要になると考えられる。

## 5. 施策提案

静岡空港の利用に厚みを持たせるためには静岡空港側に人を集める素材があること、そして就航先において静岡県、静岡空港、周辺自治体についての広報活動を行い、広く認知を得ることが必要である。また、現在就航している路線を長期的に活用するために、航空機輸送のメリットを静岡県民及び就航先の住民に知ってもらう、使おうと思うだけのインセンティブを設定することが必要である。

就航先をはじめ全国から人を呼んで空港の存在を知らしめるためにイベントの実施や経済交流は必須であり、そのための施設として展示場や大学といった大規模な施設の誘致が求められる。また、地域の魅力を前面に押し出した観光ルートの旅行商品化が集客効果を高めると考えられる。

## 6. まとめ

本論文では、富士山静岡空港を題材とし、地方空港の恒常的利活用策として広報活動の強化と空港周辺地域の魅力作りを提案した。

静岡空港は平成 21 年 6 月 4 日に開港した空港であり、本研究の時点では開港から 1 年未満という短い期間でのデータ集計であった。春の行楽シーズンや茶摘みの時期のデータがないことや開港後 1 年をめどに始まるという経済波及効果の試算の結果によって便数の変化や新規路線の開拓が進むかもしれない。初年度の成績と 2 年目以降の成績では異なるだろうし、5 年後 10 年後にどうなっているかを推計するにはまだデータが足りないと思われる。航空による移動が人々にとって選択肢の一つであるという認識が当たり前のものになって初めて交通行動の志向性や厳密な評価が可能となるだろう。

## 参考文献

- 交通予測事後評価研究会(代表 新谷洋二)(1987)『交通計画における予測の事後評価に関する研究』、トヨタ財団助成研究報告書
- 財団法人 広域関東圏産業活性化センター(2004)『地方空港を核とした地域づくり調査 調査報告書』
- 静岡県(2003)『静岡中部都市圏パーソントリップ調査』