

日本の地方空港の育成について

大島 慎子*

Fostorage of Local Airports in Japan

Chikako OSHIMA*

Abstract

For years, the Japanese government has maintained an airport construction policy for the whole nation aiming for each prefecture to have its own airport. However, many local airports now have difficulties, offering obtaining or maintaining regular flights because of lack of consumer demand and competitiveness. This study makes recommendations based on the perspective of the role of airports in a deregulated market after examining the successful overseas airports. This proposal is for Ibaraki Airport which is planned to open in 2009.

キーワード：地方空港、規制緩和、空港整備、需要創出、ローコストキャリア

はじめに

政府の経済財政諮問会議は2007年3月、アジアとの経済交流を促進するため、地方空港の自由化・国際化を推進する方針を固めた。会議では航空会社が自由に路線設定できるようにする「オープンスカイ」制度の導入、及び、羽田空港の国際空港化と24時間稼働などの提言がなされたが、これに対し冬柴国土交通大臣は、羽田、成田空港は発着枠が満杯の状態、航空会社の自由な乗り入れを認めるのは物理的に不可能と述べた。また、関西国際空港や中部国際空港、他の地方空港については自由化を進める一方で、羽田、成田は政

府間交渉で戦略的に国際便を割り当てる従来方式を続けるべきだと主張した¹⁾。

一方、「アジア・ゲートウェイ戦略会議」(議長：安倍晋三首相 当時)は最終報告書「アジア・ゲートウェイ構想」を5月にとりまとめた。関西、中部の両国際空港について、乗り入れ地点や便数などの制約をなくすオープンスカイ(航空自由化)をアジアでの二国間交渉で推進する、また地方空港については、事実上届け出だけで路線開設を認めるとしている。海外からの乗り入れ希望が多い成田、羽田の両空港については、発着枠に余裕がないことから、将来の容量拡大を見据えて自由化について検討し、羽田空港について

* 情報コミュニケーション学部国際交流学科、Tsukuba Gakuin University

は、国際チャーター便の夜間・早朝の運航時間を拡大することを提言している。

本稿では、航空自由化の流れの中で立ち遅れているわが国の地方空港が、国際競争力を高めるために如何に整備すべきか、諸外国の空港と比較して考察する。また、開港をひかえる首都圏空港である茨城空港に関して提言する。

1. 空港をとりまく環境

1. 1 空港整備の状況

わが国には、民間航空機が利用できる空港として、国（国土交通省）あるいは特定の公団等が設置・管理する第一種空港、国が設置し国あるいは地方自治体が管理する第二種空港、地方自治体が設置・管理する第三種空港および防衛庁や米軍が設置・管理し民間と共用する共用飛行場までの4種で90近い空港が存在し、さらに現在複数の空港の建設計画が

進行中である（図1）。

広域関東圏だけをとっても、東京国際（羽田）、新東京国際（成田）の第一種空港、第二種空港である新潟空港および第三種空港である松本空港とそれに含まれる離島空港（火山噴火のため休止中の三宅島空港を含む）六空港が供用中であり、さらに第三種空港である静岡空港及び、航空自衛隊百里飛行場の民間共用化する茨城空港の開港が計画されている。

これらの空港のうち、第一種空港は国の航空輸送の基幹を担うという全国的な役割を果たすものであり、離島空港は鉄道・道路では代替できない固有の機能を担うものである。また、その他の地方空港には、鉄道や道路と役割を分担して地域の輸送需要を満たしつつ、それぞれの空港の周辺地域の社会・経済・文化等の振興に寄与することが期待されている。

全国の空港の状況を見ると、一部で処理能

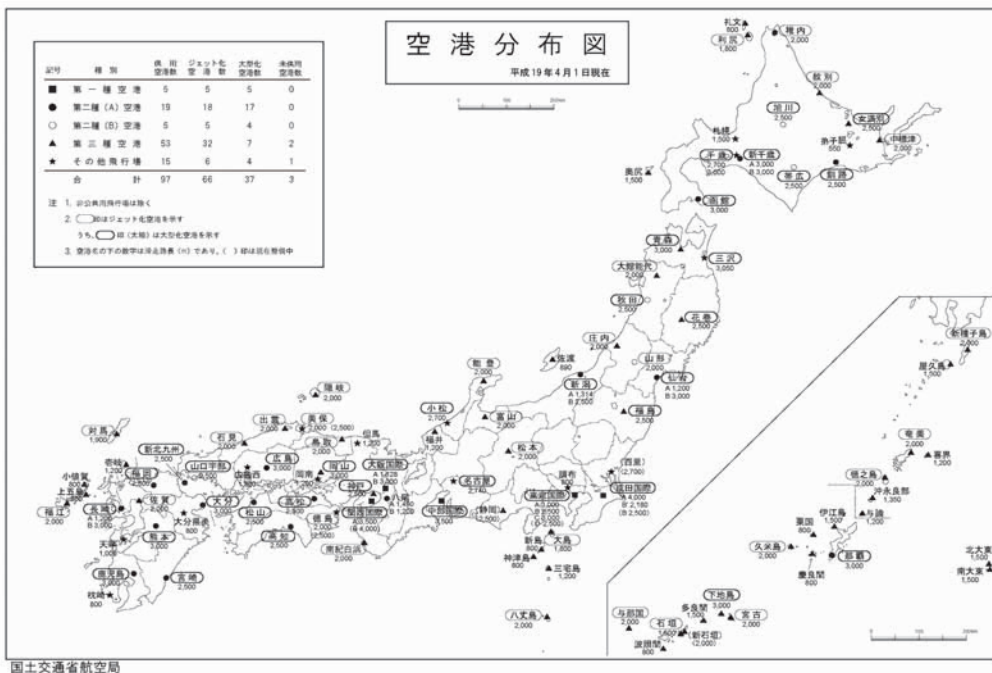


図1 出典 国土交通省航空局

力の制約のため需要に応じきれない成田や羽田のような空港がある一方、新幹線や高速道路との競合等によって減便や路線廃止を余儀なくされている例が多い。また空港自体は活況を呈しているも、地域の発展への寄与という機能が必ずしも十分に発揮されていない場合もある²⁾。

空港を活用して地域の振興を図るには、空港自体が豊富な路線、便利なスケジュール（時刻表）を持つ利便性の高い空港であることが前提であり、そのような空港の実現には、十分な旅客や貨物の需要が創出できる活気のある地域であることが必要である。

1. 2 航空行政と規制緩和

国内航空事業は航空法で管理されており、1972年の運輸大臣通達以来、航空会社の運航路線は棲み分けが行なわれていた。日本航空は国際線と国内幹線、全日空は国内線と国内ローカル線、そして東亜国内航空（日本エアシステム）は国内ローカル線と国内幹線の一部を運航し、互いに競合することは少なかった。しかし、1986年以降徐々に規制緩和が進み、1997年には、混雑による発着枠の制約がある場合等を除いて、ほぼすべての路線で競争が可能になった。また、運賃についても、1996年に営業政策的な割引運賃を認める幅運賃制が導入された。

これらにより、羽田－福岡、羽田－新千歳等の多客路線においては新規航空会社が低料金で参入するなど航空会社間の競争が激化し、時間帯による料金差、早期予約者の優遇等の各種割引料金が採用された。新幹線との競合路線においても割引運賃が導入され、利用者層拡大のためのシルバー料金の設定等もあって平均運賃の低下がもたらされた。

しかし、規制緩和は、参入だけでなく撤退をも自由化したため、利用者の少ない区間では、収益確保のための減便や路線の廃止も多発した。当時国内で定期便を運航していた9

社の路線数は、1997年の275路線をピークに年に8路線程度ずつ減少し、2001年には240路線となった。しかし、その間に残された1路線あたりの便数は増加し続けており、航空会社が路線拡大戦略から採算路線への集中政策に転じたことを示している。

1. 3 空港の役割

空港は一般に「航空機の離発着と旅客の乗降および貨物の積み込み積卸しを援助するために機能的に組織化された地表上の一定区域である公共飛行場である」と定義されている³⁾。したがって、空港は使用航空機の数や離発着方式、旅客および貨物の数量や運送方法によって変化する。周辺地域への経済効果や空港自体のビジネス効果は空港に付随する効果であり、この関係を見誤ってはいけない。つまり、空港の顧客は誰かという簡単な問いかけの答えを間違えてはいけないのである。

わが国の運輸行政というよりも、むしろ地方自治体や住民の中に、空港の機能をあたかも鉄道の駅の機能と混同してきた歴史が長い。鉄道は運行する目的がある企業が線路を敷き、駅ができればその周辺は活性化する。しかしながら、空港は、国がある地域に建設したとしても航空会社が乗り入れなければ空港は存続できない。昔は国交を結ぶと互いに航空路線を敷き友好の印とした。航空会社が国威発揚の手段であった時代は、政治的な理由で採算を度外視して路線を開設したが、すでに規制緩和の洗礼を受けて、民営化して生き残りをかけている航空会社は、まず、ビジネスがなければ運航しない。旅客便に関しては、現実的にはその路線の搭乗率が7割ほど見込まれなければ、乗り入れることはしないのが航空会社の営業方針である。

例えば、アジア諸国の比較的格安航空券を販売する航空会社の場合、日本の地方空港へ乗り入れる目安は、搭乗率8割を目安として

いる。従来、航空会社は搭乗率6割が採算分岐点といわれていたが、運賃の低額化の傾向で搭乗客の増大が必要なのである。つまり、現在の「安、近、短」の旅行を好む日本人観光客へ薄利多売している航空会社は、360人乗りのジャンボ機を就航させるには、せめて280人強の旅客を常時確保したいと考えている。路線開設にあたっては、航空会社にとって、毎日運航できることが採算上好ましい。旅客に対してマーケットリサーチを行うと、

1. 目的地に対して直行便であること、2. いつでも乗れることが常にアンケートの上位を占める。目的地の距離にもよるが、国際旅客の場合、アジアの韓国、香港などへのツアー客は1泊2日から2泊3日がパッケージのパターンである。つまり、航空便は運航頻度を必要とする。ヨーロッパの場合は、5泊6日から10泊くらいのパッケージツアーが期間、価格とも売れ筋であり、このツアーを成立させるためには、週2便から3便の運航頻度が必要である。パッケージツアーではなく、個人旅行の場合でも同一航空会社利用のみが割引航空券が可能である現在の運賃制度では、同じ航空会社の運航頻度が旅行の絶対条件になる。往路はA航空、復路はB航空という利用は、普通運賃のみが有効であり、割引航空券はあり得ないわけである。よく地方空港の国際化を目指す自治体が、外国航空会社に対して、「せめて週1便乗り入れて欲しい」と陳情するのは、このビジネスパターンを全く理解していない証拠である。旅客需要をのばすためには、低額運賃が必要であり、そのためには運航頻度が必要なのである⁴⁾。

1. 4 地方空港の国際化

国際路線開設などの地方空港の国際化は、顕著である。

これは、国民の海外旅行の一般化や企業の海外展開による人的・物的な国際移動の拡大

により、各地で国際航空需要が増加していることのほか、本来の国際空港である成田や関空の処理能力の制約で乗り入れができない新興の国外航空会社等が代替空港を求めていること、特に仁川国際空港の国際ハブ化を図る韓国の政策に基づき、同国の航空会社が日本への乗り入れを推進していること、各空港の管理者側が、空港の有効利用・イメージ向上のため国際展開を図っていること等がこの動きを促している。

また、これを可能にする空港側の条件としては、国の航空当局が、羽田の処理能力の限界に備えた機材の大型化への対応等を理由として地方空港の滑走路延長を進めていること、あるいは地方自治体が地域振興のために行なう空港拡張計画への支援策を取っていること等により、国際便が発着できる2,500m以上の滑走路を備えた空港が多数実現していることが挙げられる。

2,000mの滑走路でもソウル、ロシア極東部等の近距離への飛行は可能であるが、2,500mであれば、東南アジア諸国やハワイ等多くの地域への無着陸飛行の可能性も開ける。また、利用可能な機材の幅が広がり、雪などの悪条件でも利用できるという信頼度も高まる。1998年に2,000mから2,500mへの延長を終えていた福島空港は、1999年に上海便、ソウル便を開設したが、誘致に際しては2,500m滑走路が有利に作用したと思われる。しかしながら、低価格な航空運賃を提供するアジアの航空会社が日本の多数の都市に就航した場合、本来は日本の航空会社の旅客となるべき旅行者が、成田や関空、中部国際空港などよりもすぐれた機能をもつハブ空港である上海、仁川空港を経由して長距離便に乗り継いで欧州やアメリカに飛行する可能性があり、わが国の空港が中国や韓国のフィーダーになる危険性を忘れてはならないのである。

1. 5 空港のもたらす利益

航空機の高速度による時間距離の短縮とそれによる行動圏・経済圏の拡大、および海や山等による交通上の阻害要因の克服という航空輸送の特徴は、地域にとって次のような効果をもたらす可能性がある。すなわち、大都市圏との交流拡大や企業誘致による雇用拡大、観光の広域化と活性化そして地域の国際化である。これらの利点は、周辺を含む地域の過疎化の歯止めとなる。

また日本総研等のシンクタンクは空港の存在自体によって以下の経済効果が期待できると提言している。概略としては、

- ①着陸料、停留料等、航空会社から空港の設置・管理者に入る収入。
- ②国が徴収し、一部が地元配分される航空機燃料税収入。
- ③空港の運営、維持管理、航空機整備等のための直接雇用や関連事業の発生。
- ④ターミナルビル内の飲食店や売店等による事業収入や雇用の発生。

空港本体は国や県の資産であり、地元の固定資産税収入には寄与しないが、航空機燃料税の配分は、地元自治体にとって、安定的で、かつ徴収のための経費を要しない収入であり、自主財源の少ない自治体では、重要な財源となることは確かである。しかしながら、着陸料等は、便数が多く、しかも大型機が多い大規模な空港の場合には大きいものになるが、地方空港に多い中・小型機では1回当たり数万円であり、便数の少ない地方空港の場合、地域経済への効果はそれほど大きいものではない⁵⁾。

一般に、地方空港の地元では着陸料収入の確保よりは路線を維持し、あるいは増便を図ることを優先し、能登空港のように航空会社に対してインセンティブを提供し、結果的には採算性に問題がでる場合もある。関連雇用や、売店収入等は、他に事業機会の少ない地域では有意義なものであるとしても、小規模

で利用者の少ない空港では大きな経済効果を期待しにくい。したがって、地方空港の場合、空港の存在の直接的な経済効果に、過大な期待を持つのは慎重でなければならない。

1. 6 空港のもたらす不利益

空港は、地域振興に結びつきにくい要素もある。

- 1 広大な敷地の確保の必要性和膨大な建設費および長期の建設期間による地方財政の負担
- 2 建設費等の回収のため、着陸料、燃料税、施設使用料が高騰し、航空会社の運航費用の増大とそれによる利用者の負担増
- 3 航空機の騒音等や広大な敷地確保のため、既存市街地からの距離が大きくなるためアクセスのための時間、費用が高くなりやすい。
- 4 航空機の特長から、運航が天候に左右されやすく、輸送手段としての不安定性は完全には克服されていない。便数の少ない空港では、欠航した場合の代替策が取り難く、利便性不足→低利用率→路線減・減便→利便性低下の悪循環に陥る可能性がある

地方空港は、県名や地域の中心となる都市の名を名乗ることが多いが、騒音問題等を避けるため、通常は都市部を離れた農村部や未開発地等に立地する。国立公園等の景勝地への設置も避けられることが多い。そのため、所在地の住民が旅客として空港を利用する機会はずしも多くなく、空港を利用する来訪者もしばしば所在地を通過するだけで、地元の発展には直接寄与しない場合がある。例えば、北海道の女満別空港や秋田空港は、年間100万人を超える乗降客があり、空港としては比較的順調な運営を続けている。周辺を含む広い意味の地域の産業や観光事業の発展に

も寄与していると考えられる。しかし、所在地である女満別町や雄和町はその利益を享受しているか否かは疑問である。

1. 7 空港への地方自治体の協力

地方空港に路線と定着させるため、現在さまざまな施策がとられている。

佐賀空港、秋田空港等一部の空港では、早朝の便を確保するために地元で乗務員の宿泊費を負担している。しかも、夜着いた便の乗務員に安全な運航に必要な休養を取らせるために朝の1番機には別の乗務員を用意する必要があるとして2クルー分の宿泊費を負担している例もある。その場合の年間費用負担は億円単位になるという⁶⁾。似たような措置をおこなっているのは、青森、秋田、出雲、岡山などがあげられる。着陸料の軽減措置は、青森、花巻、新潟、福島、小松、能登、佐賀などで、運航費補助は北九州、広島、能登、新潟などがある。

これらの施策については、経済原則に反するとの批判もある。しかしそれらの措置が空港の健全な維持・発展のための呼び水としての効果を果たしているならば初期投資として評価できるが、個別に検証する必要がある⁷⁾。

1. 8 需要予測

現在、地方空港の状況を見ても、空港が事前に想定されただけの利用者を実現していない場合が少なくない。この原因は、地域が空港誘致を求めあまり、建設促進のため意図的に需要を過大に見積ったと評価されている場合もあり、空港建設期間が長期のため、その間に経済事情が変化するという不可抗力も考えられる。

総務省行政評価局の空港の整備等に関する行政評価・監視結果」(2001年度)によれば、1998年度に供用を開始した空港で需要予測と実績との対比が可能な15空港のうち、9空港

では実績が、事業採択の前提になった予測に満たず、そのうち4空港では実績が予測の半分以下だと指摘している。実績が予測を下回れば、空港は地域の発展のために期待された役割を果たさないだけでなく、減便、路線廃止等を招いて空港の評価を損なう。また、空港の利用者を失い、空港自体をさらに衰退させるという悪循環をもたらすおそれがある。

以下では、首都圏空港を考えるにあたり、国外においては空港がどのような課題を抱え使用されているかの事例をあげて考察する。

2. 首都圏の建設中の空港

(1) 静岡空港(開港準備中)

静岡県が設置する第三種空港として、榛原町と島田市にまたがる丘陵地に建設し、滑走路等は空港整備法に従って県が設置し、富士山静岡空港株式会社空に運営を委託する。

平成21年3月に開港予定である。平成19年7月に、全日空が新千歳空港線と那覇空港線各1便の就航を表明した。富士山静岡空港株式会社の出資者のうちの1社である鈴与は、この7月、静岡空港を拠点とするリージョナル航空の事業化に単独で取り組む方針を決定した。エアライン事業はリスクが高く、地元経済界からの出資を得るのは困難と判断、単独参入であるが、初期投資は80億—100億円を見込み、就航から5—6年後に事業化のめどが立ったところで、県内企業の出資をつる予定。機材はエンブラエル170を購入し、新千歳空港と福岡空港へ1日3便就航の予定である⁸⁾。

国際線に関しては、韓国のアシアナ航空が2007年8月8日に静岡県庁で静岡—ソウル(仁川国際空港)線の1日1便の就航を正式に表明した。その他、大韓航空は、日本航空インターナショナルと共同運航便で、乗り入れを表明、香港のドラゴン航空は、静岡と香港間に年間31便の国際チャーター便を運航す

る意向を表明している。第一種空港以外で開港時からの国際線就航は過去に例がない。これは前述の、内閣官房が平成19年5月に発表したアジア・ゲートウェイ構想において、踏まえ地方空港を利用した航空自由化（「アジア・オープンスカイ」）が示されたことを受け、2007年8月2日の日韓航空当局間協議で日本の首都圏を除いた乗り入れ地点及び便数の制限の撤廃が合意され、アジア・ゲートウェイ構想による航空自由化が初めて実現したことによる。

（2）茨城空港（百里飛行場 整備中）

2007年1月に一般公募の結果茨城空港の名称に決定した自衛隊百里飛行場は、現在の2,700m滑走路の改良と2,700m滑走路の新設によって民間航空との共用にする計画で、国土交通省によって事業が進められている⁹⁾。

茨城県は関東圏の中では羽田空港へのアクセスが最も不便な地域であることが空港設置の主な理由であるが、既存の飛行場を活用するため、用地買収をめぐる困難がなく、概算事業費も約250億円と新空港建設に比べて小さいこと、また国の事業のため、地元の経済的負担が小さいことが、この計画の成立を有利にした。

当初、就航先としては北海道、大阪、福岡、那覇が想定され、国土交通省の予測では、利用者は開港時で80.7万人とされていた。しかしながら、開港を二年あまりに控えた現在、航空会社誘致のめどはたっていない。この6月の交通政策審議会航空分科会の答申で、茨城空港は首都圏空港と位置づけられている。これは平成21年に成田空港の滑走路が延長し、羽田空港の新滑走路が完成すると、首都圏の年間発着枠は約13万回以上になり、当面は需要をまかなえる。しかし、国土交通省の試算では、アジア向けの利用便増で数年後には首都圏の空港がパンク状態になり、首都圏第三空港の必要性があるため、茨

城空港が補完の役目を負うとするのである。

3. 国外における空港と地域の関係

3.1 アジアの拠点空港

（1）仁川（インチョン、韓国）：トライポート《空、海、情報の拠点》

仁川広域市は、人口260万人でソウルの西に位置する港湾都市である。

2001年に4,000m滑走路2本を持つ海上国際空港が開港し、韓国を代表する空港となった。韓国はここをアジアのハブ空港として育てる方針であり、日本の16箇所の地方空港へ路線を延ばしている。2020年までにはさらに2本の4,000m滑走路を整備する予定で、全計画が完成すれば、年間乗降客1億人、貨物取扱量700万トンの能力を持つ空港になり、周辺には、国際物流団地等が整備される予定である。

これとともに、海運では、既存の仁川港の整備と2011年完成をめざす北港、南港の建設を進める。これにより、仁川港は接岸能力66隻の、アジアで最大級の港湾となる。

さらに、4,200haの埋立地に完璧な情報インフラを備えた情報都市「松島新都市」を建設する。完成目標は2020年で、すでに600haの埋め立てが完了している。ここには、第1期として先端知識型の産業団地、2期として国際金融・業務機能、3期で教育・研究・文化機能を集積させることになっている。

仁川市では、この計画をエアポート、シーポート、テレポートの3基地のポートを複合して展開するトライポート計画と名づけ、韓国だけでなく、アジアと欧州を結ぶ交通・情報の流れの中心地をめざしている。

（2）上海（中国）：浦東開発により国際化に的を絞る

上海は長江の支流である黄浦江に面した都市であるが、古くから発展した西岸に対し、

東岸の浦東地区は未開発で、農地と荒地が広がっていた。

中国政府は、1990年にこの地区を「国外との架け橋」として開発する事業を開始、金融・貿易、輸出加工、先端産業技術、レジャー等の開発区を設定、国際空港の建設、西岸との地下鉄、道路トンネル等の交通インフラの整備を進めてきた。

特に、1999年に開港した浦東国際空港は、国際都市化を図るこの計画の要であり、最終的には4,000メートル級の滑走路4本を持つ国際ハブ空港をめざしている。日本や欧米の航空会社はすでに浦東空港に移っている。西岸の都心からは45km、列車では40分かかるが、ドイツの技術によるリニアモーターカーで市内から15分で到着し、これは発着便の8割と接続している。上海の出入境管理部の統計によると、今年6月30日までの上海空港の国際線利用客は延べ824万人、国際線の離着陸回数は延べ6万9千回余りとなった。これは昨年と同時期と比べそれぞれ10.6%、15.5%の増加となり、上海国際空港開港以来の最高記録となった¹⁰⁾。この半年間で上海空港から出入国した外国人は延べ477万人にのぼり、昨年と同時期と比べ13%伸びた。入国者は国籍別で多いほうから順に日本、韓国、米国、ドイツ、シンガポール。この5カ国で、外国人入国者数全体の半分を占め、なかでも日本人は延べ73万人の利用があった¹¹⁾。

3. 2 欧州の状況

ヨーロッパに於いては、80年代後半にEU統合を視野にいれ、EU加盟国の当時の人口3億6千万に対して空港は6から7でよいという議論が盛んであった。つまり、全体像から空港と鉄道、道路の役割分担を計画したのである。この議論には当然ながら、リニアモーターカーも、新幹線も含まれていた。現実にはEU加盟国が25カ国に拡大し、現在で

は加盟国の人口は倍増しており、空港の需要も変化している。

EU域内の三大拠点空港は、ロンドンのヒースロー国際空港、フランクフルトのラインマイン国際空港、そしてパリのシャルルドゴール空港である。旅客数は2006年の実績でヒースローが約6,700万人、それに次いでシャルルドゴールとフランクフルトの順であり、貨物取り扱い実績は、ヒースロー、フランクフルト、シャルルドゴールの順になる。路線数では、フランクフルトが、110の航空会社が109カ国290空港へ乗り入れており、郡を抜いている。ちなみに新東京国際空港の2006年旅客実績は3500万人であり、世界24位である。この三大拠点空港の近郊にある補完空港を考察すると、わが国の首都圏空港の役割を示唆するものがある。

格安航空会社の基地

ロンドン北東のスタンステッド空港は、ヨーロッパ随一の格安航空会社ライアンエアーの本拠地である。格安航空会社はローコストキャリア(LCC)と呼ばれ、インターネットのみの予約と電子チケット、機内サービスは廃止し、基幹空港の混雑を避けて大都市周辺の、第二、第三次小規模空港を基地とし、折り返し時間の短縮と多頻度運航で機材効率をはかっている。ライアンエアーは例えばロンドンとパリ間を日程によっては約140円、ロンドンとニューヨーク間は、1,600円という破格の価格を提供し、既存の大手航空会社(レガシーキャリア)の市場に食い込んでいる。フランクフルト・ハーン空港は、フランクフルト国際空港であるラインマイン空港から120kmほど離れているかつての米軍基地が民用に提供されたもので、ライアンエアーをはじめ、格安航空会社の基地となっている。一方、ロンドン市街地の北方50kmにあるルートン空港は、スイスのバーゼルを本拠とする格安航空会社イーージェットの基

地となっている。欧州域内では顧客のニーズに対応する様々な航空会社の形態が共存し、既存の大手航空会社の他に、格安航空会社、小型で短距離を運航するリージョナル航空会社、および格安に対してビジネスクラスのみの高品質なサービスを格安運賃で提供するビジネス航空会社が台頭している。LCCが格安で2時間程度の短距離便を運航し、サービスより安さを求める顧客をつかんだ。一方、中小企業で長距離便を飛ばすビジネス客を対象に、シルバージェットは、2007年1月よりロンドンのルートン空港からニューヨークのニューワーク空港間をビジネスクラスのみでサービスで運航を開始し、大手航空会社の約半額の運賃を提供している。

以上のように、アメリカで80年代に成功を取めたサウスウエスト航空のビジネスモデルを継承し、欧州でも90年代から航空会社の存在自体が多様化し、顧客層を限定して営業し、この傾向はアジアにも波及して大都市圏内の中小空港を基地とした格安航空会社が様々なサービスを提供している。この他にも、従来からのチャーター便、大企業の役員や著名人が移動するビジネスジェットなどが、大都市圏内の中小空港を利用している。

4. まとめと施策の提言

一県一空港といわれた時代が長く、県が管理する空港では特に県民のための空港という認識あり、ともすれば、利用者は県民であるという位置づけで空港を捉える傾向がある。しかし利用者は県境を意識して空港を利用しているわけではない。また従来の航空需要予測は、県内需要を前提としたものであるが、他の空港に無い利便性と経済面の優位性をはっきりしていれば、また、顧客のニーズに応える路線が開かれていけば、広域からも利用者は集まるものである。

わが国では空港のアクセスは、その県の都

市部から空港までの連絡道路の整備などが検討されるが、欧米においては、アクセスとは都市と空港の連絡であり、それは空港に乗り入れている航空会社のもつ路線の魅力をも含むことを忘れてはならない。

日本における例をあげれば、基幹空港ではあるが、関西国際空港に就航しているアラブ首長国連邦のエミレーツ航空は、夜の11時過ぎに出発してドバイに着き、欧州各都市に乗り継ぎが可能である。一仕事終えたビジネスマンが羽田から午後8時過ぎの国内線で関西に行き、ドバイに向かうことが可能であり、営業的に非常に成功している。つまり関西国際空港といっても航空路線が魅力的であれば、関東圏からの利用者を集客できるのである。地方空港においても、欧米のビジネスモデルに習い、格安航空会社やチャーター専用の基地という特色をだせば、県外需要を引き付けることは可能になるのである。

この状況をふまえて茨城空港の可能性について考察する。地方空港は地域の活性化と県民への還元を重視するあまり、隣接空港をライバル視した傾向にあるが、茨城空港は首都圏空港との位置づけで、福島空港や羽田空港を含む広域観光振興を明確に打ち出すことが可能である。

茨城空港は、そもそもは福岡、大阪、札幌、沖縄の国内4都市に路線を開設することを念頭に置いて需要予測を行ってきたが、世界の航空業界の動向を視野にいれ、ビジネスジェットやローコストキャリアの誘致、また、静岡空港に習い独自のリージョナル航空会社の運航も検討するほどの柔軟性が必要である。56人乗り、74人乗りのDHC-8シリーズ等、巡航速度500km前後のターボプロップ機はジェット機に比べて機体も安く、一般に騒音も小さい。また時速約850kmの小型ジェット機CRJ-200は騒音が少なく、日本各地を網羅できる航続距離がある。

世界で成功している格安航空会社は、すべ

て大都市を近隣にもつ第二空港であり、この点で茨城空港は東京を背後にひかえ、他の地方空港よりも有利な立場にいることを再認識すべきである。オーストラリアのカンタス航空の子会社であるジェットエアーは、すでに関西国際航空に本年から就航しているが、わが国の規制により本格的な格安運賃は提供できていない。しかしながら、世界の趨勢にならない、わが国も規制緩和になることは確実であるから、地元で航空会社を開設する体力ができるまでは、外国航空会社を誘致し、空港機能を十分に活用し続けることが重要である。

現在、空港と都市とのアクセスは、常磐自動車道等との連絡道路の整備が進められ、JR 水戸駅、石岡駅からは連絡バスが計画されている。所要時間は、最寄りの石岡駅からバスで20分、水戸駅からバスで48分であるが、首都圏空港の位置づけとしては、東京からの鉄道のアクセスが重要である。地方空港は、地元の乗用車を中心に計画し、駐車場整備等の注力する傾向がある。これは必要なことではあるが、東京都の東部の住民は地方ほど乗用車の保有率が高くなく、時間が正確な鉄道に依存する傾向にある。

一方、前述の地方自治体の航空会社への補助施策は全国的なものであり、初期投資とみなして何らかの対策を提供すべきである。

首都圏空港としての立場に立脚し、茨城空港がわが国のグランドデザインの中で十分機能することを期待し、静岡空港とともに検証を継続していきたいと考えている。

引用文献

1) 日刊航空通信 5.16.2007

- 2) (財) 広域関東権産業活性化センター 地域づくり調査報告書 平成16年1月
- 3) 「国際航空協定の変遷と空港の現代化」坂本昭雄 ECO-Forum 2006 6月号
- 4) 「羽田空港の国際化について」大島慎子 www.pref.kanagawa.jp/oshirase/keihin/kuukou/ooshima
- 5) 北海道空港・空港研究会資料 2006
- 6) Wing Travel Weekly No. 1761
- 7) 自由民主党国土交通部会2003年6月12日資料 定期航空協会作成
- 8) 静岡空港戦略プロジェクト会議報告書2007
- 9) www.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/project/index
- 10) 新華社「新華網」日本版 2007年7月3日
- 11) Explore Shanghai 人民網日本語版 2007年7月5日

参考文献

- 航空政策研究会「国際航空の将来とこれからの空港整備を考える」2001年
- 酒井正子「羽田 日本を担う拠点空港」成山堂書店 2005年
- OECD 編「国際航空輸送政策の将来」日本経済評論社 2000年
- R. ドガニス「21世紀の航空ビジネス」中央経済社 2003年
- ARTS 会議記録誌「航空輸送における競争と協調」財団法人中部空港調査会 2006年12月
- 伊藤元重 下井直毅「日本の空を問う」日本経済新聞社出版局 2007年8月
- Association of European Airlines EU External Relations EU Brussels 1997
- Reitan G. The impact of alliances on traffic patterns and the competitive climate Nordic Aviation Conference June, Copenhagen
- Air Transport World 2006, 2007
- Lufthanset 2004-2006
- 日本経済新聞 首都圏空港特集 9月27日-29日