平成 25 年度

空港と地域研究会

報告書

平成 26 年 5 月

一般財団法人　関西空港調査会

平成 25 年度　空港と地域研究会　報告書

－目次－

空港と地域研究会　提言骨子 1

Ⅰ　研究会の概要 2
１　研究会の目的 2
２　研究会の開催実績 2
３　研究会メンバー 2
４　研究会の成果 2

Ⅱ　研究会の提言 4
１　研究会のまとめ 4
１－１　研究会の背景とねらい 4
１－２　報告概要 5
１－３　報告概要のまとめ 17
２　研究会からの示唆に基づく提言 18
２－１　地域戦略に基づく航空需要の開拓 18
（１）　ツーリズム・インバウンド振興のための環境整備 18
（２）　ビジネス・インバウンド振興のための環境整備 20
（３）　中核となる地域資源の育成・活用 22
２－２　地域戦略に基づく空港の有効活用 23
（１）　地域の空港を拠点とする航空会社への支援 23
（２）　路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化 24
（３）　適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携 26
２－３　ステークホルダー間のコミュニケーション強化 28
（１）　新たな形態の地域協議会の組織化 28
（２）　空港と地域の共存関係の構築 30
（３）　空港の真のブランディング 31
３　今後の検討課題 32
３－１　医療ツーリズムと国際的居住環境整備 32
３－２　共用空港の有効利用 33
３－３　航空利用の多様なニーズに対応できる空港システムの整備 34

資料編
（１）　第１回　空港と地域研究会 37
（２）　第２回　空港と地域研究会 68
（３）　第３回　空港と地域研究会 99
（４）　第４回　空港と地域研究会 138

□平成 25 年度　空港と地域研究会　提言骨子

提言の背景

航空会社の環境変化
・オープンスカイの進展
・LCC の運航拡大
・路線採算性の重視

空港経営の環境変化
・国内航空需要の停滞
・国・地方における財政逼迫
・民活空港運営法の成立

空港と地域が連携した戦略的な空港の活用の必要性

＜従来＞
・空港の路線・便数の維持・開拓は航空会社と空港運営体に依存
・空港後背圏の地域の観光施策・産業施策との連携不足

＜内外の空港活用の事例＞
・空港後背圏の特性に合わせた多様な空港の活用方策
・ネットワークや需要面からのバンドリングによる複数空港の活用

地域活性化に資する空港の活用に向けての提言

■地域戦略に基づく航空需要の開拓
・ツーリズム・インバウンド振興のための環境整備
・ビジネス・インバウンド振興のための環境整備
・中核となる地域資源の育成・活用

■地域戦略に基づく空港の有効活用
・地域の空港を拠点とする航空会社への支援
・路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化
・適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携

■ステークホルダー間のコミュニケーション強化
・新たな形態の地域協議会の組織化
・空港と地域との共存関係の構築
・空港の真のブランディング

今後の検討課題

・医療ツーリズムと国際的居住環境整備
・共用空港の有効活用
・航空利用の多様なニーズに対応できる空港システムの整備

Ⅰ　研究会の概要

１　研究会の目的

本研究会では、航空業界の競争環境が激変している下で、空港を活用するとともに、地域の活性化を図るため、空港経営に関わる企業、行政、住民などの関係者における役割分担等を検討する。講演と討議を通じて、地域の果たすべき役割と望ましい関与のあり方について取りまとめ、今後の空港の持続的な発展方策に関する提言を行うことを目的とする。

２　研究会の開催実績

本研究会の開催実績は、下表のとおり全部で４回開催した。

開催日	テーマ	講演者
第 1 回 平成 25 年 10 月 1 日（火）	「空港と地域、いかに連携するか －イギリスの経験に学ぶ－」	関西学院大学　経済学部　教授 野村　宗訓
第 2 回 平成 25 年 11 月 11 日 （月）	「空港と地域活性化」	株式会社　ANA 総合研究所　主席 須藤　誠
第 3 回 平成 26 年 1 月 21 日（火）	「地域のゆたかさを支える 空港・航空ネットワーク －北海道を事例として－」	北海道大学大学院工学研究院　教授 田村　亨
第 4 回 平成 26 年 3 月 26 日（水）	25 年度研究会のまとめと提言 （案）	関西学院大学　経済学部　教授 野村　宗訓

３　研究会メンバー

本研究会のメンバーは、以下の通りである。なお、参加団体の登録メンバーは次頁に示す。

〇主査：野村　宗訓　関西学院大学経済学部教授

〇参加機関・団体：２１機関・団体（オブザーバーを含む。個人資格の参加者も含む）

〇事務局：一般財団法人　関西空港調査会

４　研究会の成果

研究会の提言と研究会の開催記録を報告書としてとりまとめるとともに、ホームページに掲載し対外的に公表する。

空港と地域研究会

登録会員名簿(25 年度)

（順不同、敬称略、平成 26 年２月１日現在、括弧内は前任者）

主　査

野村　宗訓	関西学院大学　経済学部　教授

メンバー

横見　宗樹	大阪商業大学総合経営学部　准教授
高橋　潤一	新関西国際空港港株式会社技術･施設部　施設計画ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
（高野　功、大田　康介）	
高野　敬二	新関西国際空港港株式会社経営戦略室　経営管理ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
大藪　典子	神戸空港ターミナル株式会社　代表取締役常務
福村　和広	株式会社Ｊプロデュース　第 2 営業局ﾂｰﾘｽﾞﾑﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ推進室室長
伊縫　憲幸	株式会社日建設計　プロジェクト開発部門企画開発部　主管
木俣　順	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門ｾﾞﾈﾗﾙﾏﾈｰｼﾞｬｰ代理
清谷　康平	三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第１部　研究員
藤本　勝	五洋建設株式会社大阪支店　調査役
高橋　幸一	日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部　次長
（星加　俊史）	
滝本　哲也	株式会社南海エクスプレス　ソリューション営業部　取締役
福盛田　真義	株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課　副調査役

オブザーバー

清水　良浩	全日本空輸株式会社空港・施設企画部　副部長
谷川　晴一	国土交通省大阪航空局空港部　次長
橋本　三喜昭	国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課　課長
（中西　保宏）	
大西　康洋	大阪府政策企画部空港戦略課　課長
吉村　文章	兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課　課長
野口　浩	大阪市都市計画局計画部　空港等広域計画担当課長
岡山　裕司	神戸市みなと総局空港事業室　推進課長
矢野　ひとみ	公益社団法人関西経済連合会地域連携部　副主任
川端　啓恵	大阪商工会議所地域振興部　課長

副　査

事務局

山内　芳樹	財団法人関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長

Ⅱ　研究会の提言

１　研究会のまとめ

１－１　研究会の背景とねらい

わが国では、地域住民や議会、自治体が長期的な視点を持たないままに、空港誘致に奔走してきたケースが多い。これまでは、高速道路や新幹線のような交通インフラと同じように、空港という物理的な施設を作れば、自動的に地域は発展するというような解釈が一般化されてきた。しかしながら、航空業界の規制緩和と地方自治体の財政悪化に加え、リーマンショック等の要因により、キャリアには内部補助や地方自治体からの支援によって、低採算の路線を維持することが困難な状況にある。したがって、キャリアが運航する路線を絞り込み、サービスの良い空港を選別する時代となっており、空港が存続し、持続的な航空サービスを提供していくためには、空港運営や地域の支援などの関わり方を見直す必要がある。

国管理空港か地方自治体管理空港かを問わず、自治体、市民、企業がそれぞれの地域の特性を発揮するとともに、地域全体で航空需要を作り出し、空港経営を支えていく時代に変容している。高度成長期から続いてきたような、地域の自治体だけで空港の運営を支える時代は終わったことを認識しておく必要がある。

地域から主体的なアクションを起こさないと、空港の存続は難しくなっている。観光やビジネスを通して地域資源を活用する余地が残されているので、空港活用の合意が地域で醸成されれば、地域経済が活性化する可能性がある。

航空業界では LCC などの参入により、すべての航空会社がコスト削減に向けた戦略を次々と打ち出している。空港運営については成長戦略に基づき、「民間の知恵と資金」を活用する方向性が決定し、コンセッションを通した民間企業の参画が進むものと予想される。空港運営の改革が進められることは法的に認められたが、空港運営主体がいかに地域社会と関わっていくのかについての議論は、まだ深められていないのが実情である。

本研究会のねらいとしては、空港経営に携わる組織や会社と、空港が立地している周辺の地域社会との共存を実現するための建設的な方策について、政策提言を行うことである。

１－２　報告概要

(1)「空港と地域、いかに連携するか　ーイギリスの経験に学ぶー」

関西学院大学経済学部　教授　野村 宗訓

①イギリスの空港運営会社

イギリスの利用航空旅客数の５０位の空港をみると、ヒースローは独り勝ちで、伸び率は悪いが、７０００万人に手が届く。

ＢＡＡグループの運営空港には、ヒースローの他８位、１４位、１８位の空港があり、当初、運営していた７空港は４空港にまで減少した。

ガトウィックを買収したのは１５位の小さなロンドンシティを所有するＧＩＰというファンド会社で、その出資者はアメリカの原子力発電機と飛行機のエンジン部分を作っているＧＥとクレディスイスという金融コンサルである。アメリカとスイスの企業グループがロンドンシティを動かしている。ＧＩＰは、ロンドンシティを単独で運営してきたが、ＢＡＡの分割でガトウィックとエジンバラを取得して、超大型空港会社に成長した。

ＭＡＧの運営空港は４つあるが、最近、４位のスタンステッドをＢＡＡから取得したことがビッグニュースになった。ＭＡＧは、もともと自治体による経営で、マンチェスター市と近隣９自治体の１０自治体が株式会社としてのＭＡＧを動かしてきた。３０位のハンバーサイドを捨てて、スタンステッドを取りに行ったがお金が足りなかったので、自らの株式をオーストラリアのファンド、ＩＦＭ（インターナショナル・ファンド・マネッジメント）に売って、キャッシュを得てスタンステッドを取りに行った。

この空港会社３つが均衡するように、イギリスの競争政策当局も動いている。ＢＡＡ、ロンドンシティ・エアポート・グループ、ＭＡＧは、９７００万人、４６００万人、４２００万人が、各空港運営会社のトータルの利用航空旅客数である。ＢＡＡが、当初のガトウィック、エジンバラ、スタンステッドをそのまま保有していたら、１億３、４千万人になるので、ある意味、競争を機能させ、独占状態は改善されている。

一方、ルートンはイージージェットの拠点として動いてきた。ルートンの運営グループは、１２位のベルファスト国際と２０位のカーディフ・ウェールズの３空港を一括経営してきたが、実はばらばらになってしまった。ルートンのコンセッションを受けていた会社の出資者は、スペインの建設会社アベルティスとアエナというスペインの４７空港を動かしている会社であるが、そのアベルティスがルートンの運営をやめる決定を下した。ルートンのコンセッションの契約更改の内容に関して合意ができなかったようである。同じグ

ループで運営していた１２位ベルファスト国際と２０位カーディフ・ウェールズの空港も余波を受けて、前者はアメリカのファンドマネーによる支援を受けて運営されることになり、後者はカーディフの自治体経営に戻って公有化に逆行している。

スコットランドの 11 空港をまとめている運営会社 HIAL の利用者数は大幅に少ない。
４番目の ACDL という運営会社は、結果的に３つの空港を解体した。
５番目のピールは、３つの運営空港を合わせても利用者数は年間５００万人程度である。

②空港と地域の連携

空港と地域の関わりのなかで、空港新増設、滑走路・ターミナルビルの整備、近隣への航空機騒音問題は重要である。空港と地域が緊密な関係を構築している事例として、ＭＡＧの拠点であるマンチェスターにおいて、２０１１年から進められてきたエアポートシティ構想が注目できる。ホテル・病院・キャリア・運輸関係者を含めて、エアポートを核にして町全体を発展させるので、産業融合化につながるという点で示唆に富んでいる。常に、雇用創出が地域で最大の関心事になるのは言うまでもない。エアポートシティ構想で広範囲にわたって開発が進めば、雇用創出に関しても、かなり波及効果は出てくる。

イングランド北部あるいは中部はもともと自動車工業の中心地域で、コベントリーやバーミンガムという拠点があったが、それが不況によってあまり伸びなくなった。そこにＩＴ系や物流系を招き入れて、土地スペースがあるので物流倉庫や不動産業を絡めていけば、地域の経済が活性化する可能性がある。このように産業構造の変化に対応していくような地域との政策作りが必要になっている。

③ＭＡＧについて

ＭＡＧのステークホルダーについては、利用者、コミュニティ（地元住民）、従業者、パートナー、サプライヤー、取引先、シェアホルダー（株主）と、明示されている。このように幅広くとらえている。これはわが国の空港と地域との関わりを理解するときにも参考になる。

ＭＡＧは、４空港に関してそれぞれ独立したコミュニティファンドを持っている。それを地元のグループに分け与えていく、再分配するというイメージでとらえることができる。騒音対策が基本のところが多いが、それ以外に教育・雇用・シングルマザー支援など、様々な形で空港が地域の社会政策に近いようなところ、あるいは教育政策にコミットしているのが分かる。このように常時、空港会社が地域のコミュニティと密接な関係を保持しているのが大きな特徴である。

③-1 マンチェスター

ＭＡＧのエアポートシティ構想は空港周辺エリアで、様々な主体がコラボして雇用を増やしていく。その地域はいわゆるエンタープライズゾーンという特区に認定されて、この計画を進めている。自治体と空港会社ＭＡＧが土地を動かしている。土地に関してはシティカウンシルが持っていて、ＭＡＧに貸す、あるいは売るというトランスアクションをやっているようである。

このエンタープライズゾーンは、南北に分けて、北側の方にハイテク・マニファクチャリングとして、ここに医薬品を中心とするメディパークを、南側の方にワールド・ロジスティックス・ハブというのを作っていく。ヘルス＆バイオテック・コマーシャル・ディベロップメントや、セカンダリー・バックオフィスの機能を持たすということでこういう事業が裏打ちされている。

ＭＡＧは公有でありながら、ビジネス・マインドの強い行動をとってきた。

複数一括で他地域の自治体に立地する空港を運営するときに、プラス効果を出すことで、地元自治体と出資している近隣自治体に利益を還元できる。そのためにもファンドと協力して高収益の空港を持っておく必要があると考えている。

日本では考えにくい経営形態であるが、自治体と海外のファンドマネーが組んで地域密着型のインフラ経営をしているのが一つのモデルになっている。

③-2 イースト・ミッドランズ

ＭＡＧグループのイースト・ミッドランズは産業集積地の真ん中に立地し、貨物の拠点として有名である。

産業クラスターには、トヨタ、航空機のボンバルディア、航空機エンジンのロールスロイス、フォークリフトのＪＣＢが入っている。

④ロンドンシティ・エアポート・グループ

④-1 エジンバラ

エジンバラ・2020 という組織が公表しているデータによると、ホリデーのお客さんが多いことが読み取れる。

観光需要のデータに基づき、カナダ、アメリカ、アジア、ヨーロッパのいくつかの具体的に地名を上げられているように路線の増設や新設に早急に対応しようとする姿勢が見られる。「エジンバラ・ツーリズム促進手続き」というフローチャートがあり、ツーリズムを戦略的に促進する手続きが決められている。

④-2 ロンドンシティ・エアポート

ロンドンシティ・エアポートは、滑走路１５００ｍで八尾と同じ長さであり、ATR やＡ３

１８が飛んでおり、2012 年で利用航空旅客数が 300 万人である。

ロンドンシティ空港の立地地域は、倉庫と港湾しかなかったエリアだが、地域再開発によって今やビジネスセンターとなり、多数の高層マンションが建っている。以前は不便だったが、今はアクセス鉄道の直通便があるので、バンクという金融街から２５分でいけるようになっている。また、かつてはビジネス客が中心であったが、最近は路線数や便数が増えてきているので、ビジネス以外の利用者も増えている。

ロンドンシティはかなり積極的に地元の教育機関を支援している。地元の小学校、中学校に講義に行ったり、生徒を受け入れて空港の仕事場を見せる見学会とかをアレンジしている。ヘルス・フィットネスも提供している。学校に関しては近隣のセカンダリースクールやカレッジとパートナーシップを組んでいる。このような活動にはコストはかかるが、コミュニティとの接点を維持していくためには不可欠である。空港会社が主体的に動きながら、地元の教育や環境に関心を払うことが重要になっている。

１５００ｍの滑走路を持つ札幌丘珠空港で、２０１３年７月７日にフジドリームが試験飛行に成功した。エンブラエルで１５００ｍでも着陸に問題はなかった。今後、チャーター便を飛ばす計画がある。サポートしている組織には北海道に拠点を置く観光会社も協力しているが、ＰＲする段階で札幌シティ空港というネーミングを使っている。これはロンドンシティを意識したものである。

八尾でも地元企業のサポートを得た上で、大阪シティエアポートのような改革を検討に入れることは可能であろう。現在、定期航空便はないが、管制塔は常時、動いているので有効活用することが望まれる。

⑤最後に

個人的には知名度の高い温泉を後背地に持っている但馬と南紀白浜の有効利用を考えていきたい。パッセンジャーは少ないが、地域問題としてステークホルダーが協力していくことを考えたい。

但馬（伊丹便　２便／日）は路線については、伊丹便よりも関空便を増やしていく方が、アジア需要を取り込むことができると考えられる。これまで空港が立地している地元のＰＲは、空港を活用する意図が見られなかった。

南紀白浜（羽田便　３便／日）は観光地として空港を活用するならば、九州や沖縄、アジア諸国との路線があってもおかしくないはずである。

アジアの需要が伸びている時代に、関西圏の空港がアジア・九州方面の路線を張る努力を怠っているように見える。そういう事をどういう風にこじ開けていくか、地域からものを言うのか、観光協会とか団体が立ち上がるべきなのか、今後、具体的に検討していく必要がある。

(2)「空港と地域活性化」

ANA 総合研究所　　主席　　須藤　誠

①航空会社グループが地域活性化に取り組む背景

里帰り需要が無くなっていくと考えると、運輸業としては故郷に代わる行きたい場所を作っていかないと事業が立ち行かない。行ってみたい色々な個性豊かな地域を増やせれば交流を拡大できると考え、地域の活性化に取り組んでいる。

ANA グループには、旅客輸送のみならず、観光・ホスピタリティ・物流・ブランディング・国際展開などの知識や経験があるので、これらをうまく組み合わせて地域の活性化のお役に立てればと思って活動している。

②地域活性化事業の内容

地域が活性化をしてその魅力が高まれば、都市圏や海外と各地域との流動を増やすことが出来る。主には次の 2 つのことに取り組んでいる。

一つは『ヒトをつなぐ』。定住人口を増やすのは難しいが、交流人口ならチャンスはあると思うので、人をつないでいくということである。

もう一つは『モノを広める』。その土地にあるものを外に広める。特に、大手の流通に乗らないような、ロットは少ないが地域にある良い物の紹介をしていきたいと考えている。

『ヒトをつなぐ』方法として、「おもてなし力向上」はリピーター獲得のために最も必要である。魅力があるということを聞きつけてお越し頂いても、再び来て頂くのは難しい。次々新しいものが出来ている中で、風光明媚というだけで再訪してもらうのは無理であり、その土地へ行ったときの居心地の良さが求められる。また、「プロモーション」では、様々な媒体を使って、ANA 利用のお客様を中心に、地域情報の発信を行っている。

『モノを広める』物産の振興では、マルシェと呼んでいる地域の特産品販売を ANA グループの中で行っている。マルシェには物を売る目的もあるが、シティセールスそのものだと思っている。

③旅行のトレンド

安ければ良いという傾向は見受けられない。一泊だけは贅沢に最高級旅館、残りは格安の宿に泊まるというように、工夫している若者もいるようだ。

初めての方とリピーターの方の比較では、訪問理由として、リピーターは交通の便が良かった、宿泊施設が良かった、家族や知人親戚がいる、なじみがあったから、を重視している。宿、親戚・知人は居心地の良さにつながる要素と言える。

かつては大量定型が主流だったが、現在は個人旅行型に変わっている。個人で動かれると、受け入れる側にとっては非効率になるが、それをいとわずにやれるかどうかが大事だ

と思う。発地型の旅行開発から着地型の旅行開発へ移行すると、旅行会社は広く手数料を受け取るビジネスモデルなので、難しさも出てくる。私共のように長距離の輸送を事業として持っている場合は、手数料を頂戴せずに現地にお金が落ちる仕組みであっても、航空を利用するお客様が増えれば全体では採算が合うので、積極的に地域活性化に絡んでいきやすい。

地元の方に日常生活を見せる仕組みを積極的に作ってもらいたい。ありのままの地元が外の人に尊重されるようになると、地元の方は誇りが持てるし、街を綺麗にしようという意識も高まる。非常に素晴らしい形で成果を上げている。

大きな需要ではないが需要は存在するので、需要の大きさに見合う仕組み作りを考えることがポイントだと思う。ソフトの組合せが大事となる。

旅行者は県境や市町村の境界を意識せずに動くので、受け入れる側にもそういう感覚がなければならない。一つの地域で完結させようとせず、広域で考える必要がある。

④空港と地域の活性化の方策

空港が、地域住民のための施設にもなって、地域全体を活性化できないか。空港周辺地域までを空港とみなし、そこを魅力的な場所に出来ないか、というアプローチである。旅行者も最近は個人型になって現地をしっかり見たいというニーズもあるので、地域の方をうまく絡めることによって、航空利用者にも地域の方にもメリットを生み出せないか、ということになる。

空港と空港周辺地域を仮に空の広場と呼ぶとすると、ここを活性化させるには、全体をコーディネートする方がいないと個別最適の集合になり発展は望めない。経営センスと地元調整能力を持ち合わせているならば、空港ビルディングが役割を担えればスムーズではないかと思う。

道の駅は、休憩、地域の連携、情報発信という 3 つの機能を果たすことを目指しており、道の駅の駅長が利用者と地域のコーディネート役をしている。この発想を空港にも取り入れていってはどうか。

現在、石川県の能登空港と秋田県の大館能代空港は道の駅に認定されているが、人気の道の駅に比べるとややさびしい感じで、空港を空の広場にする取り組みはどこも本格的には出来ていない。さらにどのように地域との連携を深めていくかが課題である。

⑤空港と地域交通網

ぶらっと来た航空利用の個人旅行者が、レンタカーでなく二次交通を使いたいというニーズがある場合、小さな需要なので対応が難しいとは思うが、何とか工夫はするべきではないか。生活者と観光客がまるで違う動きをしているのであれば、その需要を重ね合わせることは出来ないが、少しバス路線を曲げるとか伸ばすということによって両方の需要を

満たせる路線があれば、そういうことはやっていった方が良い。

もう一つの取り組み例は、ハブ＆スポークの路線網でバスを運行しているケースがある。空港がハブ・バスターミナルを担い、地域生活者にも個人旅行者にも二次交通を使ってもらうのは一つの発想だと思う。

「結節」というのも、大変重要なテーマとなる。道路と空港を直接結節させ、インターチェンジを空港に引き込むというのが一つのやり方。二つ目は、高速道路と空港を歩道橋でつなぎ、パーキングエリアと空港の駐車場を連絡させる方法、三つ目として、空港ビルを高速道路寄りに移設させてサービスエリアを兼ねさせる方法などが考えられる。これらのハード変更を伴う方法の他にも、ETC で高速道路を下りて空港に行って戻るのを無料化させる案もあり得る。

空港と地域活性化について、地域を空港周辺ととらえてみたが、羽田空港の場合には 500 ㎞圏内ぐらいが活性化させるべき地域かも知れない。羽田空港から 550 ㎞の円を描いてみると西端は岡山となるが、航空と鉄道の分担がおよそ 1 対 1 になる地域である。北側は青森であるが、それより手前の福島・仙台・盛岡には航空は飛んでおらず新幹線が運行されている。

羽田空港のような空港であれば、新幹線を羽田空港に引き入れて、世界と日本各地とのシームレスな乗り継ぎを実現させるべきである。

⑥空港へのニーズ

空港にどのような付加価値をつけるべきか。

市内から遠くなると、よほど明確な用事がないと地元の方は空港に行こうと思わないためか、顕著な傾向は見られなかったが、郊外型のアウトレットモールなどにヒントがありそうである。

現在、市内から近い空港の商業施設が小さいが、東京とそこでしか手に入らない、味わえない店ばかりを誘致するのは面白いかもしれない。

⑦マイエアポート

地元の方に、空港を飛行機に乗らなくても自分のところの空港だと思ってもらうために、色んな取り組みがされている。その一つがご当地空港、愛称をつけていくことである。ご当地プレートというのもある。

(3)「地域のゆたかさを支える空港・航空ネットワーク　―北海道を事例として―」

北海道大学大学院　工学研究院　　教授　田村　亨

①国土計画の変化

規模からみても北海道は自立して頑張れるので、いつまでも東京を見ている必要はない。デンマーク、オーストリアなどのように、北海道が一国として東アジアの国々と直接やり取りをして発展してゆくシナリオを組めないだろうかと考えている。

北海道は開発計画を別途持っており、産業計画、経済計画も含めての一つの計画が出来ており、この点で、北海道はスコットランドに似ている。

世界中の国土計画を比較してみると、物理的機能自立、政策的自立、財政的自立の三つの自立が整えば分権が進む。

不動産である社会資本、制度資本の魅力が高いところに人・金・もの・情報という動産が集まる。多くの識者は、個人の起業のパワーが増大すると予想しており、個人や地域の信頼性がルール化されるのではないかと考えている。ヨーロッパでは地域の経済成長を地域の人々が再考するような個性化する時代が始まっており、イギリスのサッチャー首相が１９８０年代後半に唱えた新自由主義とは全く異なる、市場の新しい国際ルールの必要性が模索されている。

②北海道の経済と開発計画

北海道では、地域の自治体だけで空港の運営だけを支える時代は終わった。地方自治体が空港活性化のための費用負担をするのではなく、地域住民、地元企業、ＮＰＯなどが起業する動きに対して空港がその動きを支える、地域総体で空港と航空路線を維持する航空需要を創出する時代に入った。

例えば、修学旅行に代わって東アジアの観光客を呼び込むためチャーター機の誘致に地元の旅館組合が団結するとか、国際小口航空貨物の動きなどである。

地域総体で航空需要を創出する時代とは、北海道で２年前からはじまった国際小口航空貨物（ＨＯＰ；北海道国際輸送プラットホーム）プロジェクトに代表されるように、ヤマト運輸が地元生産者と連携して、生鮮食料品の冷蔵・冷凍方法に工夫をして、小口で飛行機を使って北海道から直接アジアに運ぶという動きである。

北海道に関する限り、空港経営を好転させる芽が出てきている。しかも、官に依らずに、民間・市民・ＮＰＯなどによる「起業」が、新しい流通経路を求めて航空を使ってビジネスを始めたというのが面白い。霞が関は欧州の民営化という 20 年前の動きに追随するのではなく、米国の地方自治体管理の空港もよく調べて、各現場にあった施策を講じるべきと思う。

③北海道の空港の運営

北海道には新千歳空港を中心に１３の空港があり、そのうちの国管理の５空港を中心にしてコンセッションの話を国から持ちかけられた。この検討会には、高橋北海道知事も参加し、北海道は１３空港全部をバンドリングして運営すると逆提案を行った。

国内の航空旅客需要は新千歳中心へシフトはしているが減っており、国際線は増加傾向にある。２０１１年はさすがに震災の影響を受けて減ったものの、中国・韓国・台湾からの需要は堅調で、その他ではシンガポールが増えている。

検討会の議論では、国管理空港について、①必要な空港整備・維持管理の実施ができるのか、②大規模災害時の復旧・復興ができるのか、③採算性=民間で運営できるのか、が検討された。地方管理空港については、①便数を多く望めない、②廃港に伴う地方切捨てになる、③バンドリングの効果が分からない、などの意見が出された。

また、バンドリングの必要性について、①収支状況が良好な新千歳空港の見直しだけが先行するのはいかがなものか、②新千歳空港とそれに結ばれた道内空港は補完関係にあって、一体運営によって相乗効果がでるのではないか、③航空路線選定に対する交渉力が強化できる、④資材調達、保険契約等でコスト削減が見込まれる、といった議論がされた。必要性の次に、どの範囲でバンドリングをするのか、それは誰が経営するのか、この２つについても議論はしたが、方向性を見つけられずに終わった。

しかし、北海道内の１３空港の担当者が一堂に介して議論できたことは、その後の北海道の空港経営に空港間競争、融合・連携というメリットをもたらしたと考えている。

迷惑施設である空港の建設には合意交渉の段階での約束事があり、それが空港経営においても既得権として残っていることが多く、新千歳空港もそういった既得権に縛られた空港のひとつである。既得権を打破することは難しいが、固定観念の打破は可能である。地方空港は赤字経営であるとか、空港活性化の補助金が無ければ空港経営は成り立たない、といった固定観念は打破すべきである。

空港は地域のために何ができるのか、というビジョンを高く掲げるときである。

④北海道エアシステム

ＨＡＣは、平成１０年北海道と JAS で設立し、JAL 破綻と共に新生ＨＡＣが丘珠空港拠点にスタートしたが、申請したとたんに函館-奥尻間で重大インシデントを起こした。代替機材がなくフルで稼働していたために、欠航が相次いで信用を無くし、利用者が減っていった。

ＨＡＣは離島路線を持っており、国の補助が入っていた。また、医療や地域振興など航空以外の目的のためには、別途、国からの財源の手当てがなされている。したがって、ＨＡＣの会計の中で国の補助を合わせる必要があった。その中で、路線存続の基準として、「公共性：地方医療を含む」「代替性：代替交通の存在」「事業性」を考えた。

事業性の観点からは、ＨＡＣには赤字路線のほか黒字路線があり、それに加えて、何らかの支援や努力さえなされれば、黒字に転換しうるグレーな路線もあると考えられる。そのグレーの部分を「チャンス」と捉え、経営努力、地域の努力で黒字になるならば、公共性や代替性といった基準に照らしたうえで存続させられるという判断を下した。

国と地方の間、官と民の間において、財政制度と空港運営をどううまく織り合せて資金を作っていくかが重要だと思う。

⑤北海道新幹線

九州新幹線は２０１１年３月末に鹿児島まで延伸し、一番早い列車で新大阪から鹿児島が４時間で結ばれている。北海道新幹線は、２０１５年３月に新青森から新函館まで延伸され、東京までの一番早い列車が４時間の予定である。

新幹線が新函館まで開通しても、新函館から札幌までは在来特急で３時間もかかる。函館の夜景をみて一泊しても陸路では札幌までが限界で、北東北から来た観光客は知床のある道東まで足を延ばせない。函館の新幹線駅から函館空港まで高速道路はなく、一泊したとしても函館と道東を結ぶ航空路はない。

新幹線からの二次アクセスが北海道では大問題になっている。

⑥日本と海外の空間整備計画

日本は空港に高速道路や新幹線が直結されていない珍しい国だと言われているが、土地利用計画がしっかりできていないのに空港を造るから、道路や鉄道との調整が出来ないまま施設を作ってしまう。

イングランドでは、この空間整備計画の要素の中に経済計画を３つめの軸として入れており、経済計画を取り込みながら社会資本の建設運営を見直していく、このあたりは日本も見習うべきである。

ドイツの空間整備計画は、９７年に３２年ぶりの大改訂をし、州都はもう一度拠点化して経済を活性化させ、1000 人以下の小都市は集落再編と都市サービスの拠点化を図り、1000 人から２０万都市は９７年からの１０年間は新規投資をお休みすることになった。

北海道でも、札幌市は国際都市化する、生活圏に含まれない稚内・中標津などは集落再編を行い、旭川・北見・釧路・帯広・函館という５つの生活圏は投資を１０年間休むといった大胆な施策が必要である。

⑦スコットランド・アイルランドの空港・航空政策

スコットランドでは、９９年にＵＫから地方議会を持つことが許され、「税制」の法律を「立法」化でき、イギリス UK 全体の「予算」に物申すことができるようになった。

空港では、ハイランドにある複数空港のバンドリングが、スコットランド政府とＵＫか

らの支援を得て実施できるようになった。

アイルランドの空港・航空政策は、ダブル・アイランド問題として有名である。アイルランドから大陸に直行便が飛ばせない。イギリス上空を飛行できないため、イギリス経由便しかなかった時代が続いたが、国営の航空会社であるエアリンガスとＬＣＣで有名なライアンエアがこれを変えた。イギリスは、ＥＵ統合の動きや、アクセスや空港サービス面でハンディのある第２、第３番目の空港への直行の乗り入れを認めた。

北海道も、羽田・成田を経由しない東アジア直行便を持ちたいが、分権が進まないことや大都市東京に搾取（支店経済）されることを容認している道民気質が変わらない限り、チャーター輸送に甘んじる状況が続くと思う。

⑧交通施設を運用する

わが国の交通施策は、供給サイドの話があまりにも多く、造る時代から使う時代への大転換ができていない。もっと需要サイドに立って、新しい企業とかアジア全体の中において相手をしっかり捉えて人を連れてくる必要がある。

空港の建設から空港の管理運営へと移った時に、需要をどう取り込んだか、そのプロセスを商売にする時代になっている。空港という社会基盤を使って世界中を飛び回る、金・人・技術革新の３つがどのように空港と関わっていると考えているのか、その空港運用の理念を情報ネットワークで公開して、世界中の顧客の要望を工程管理しながら空港を運用する時代になっている。リスクは高くても、戦略性の高い地域交流が必要である。

２０１４年に国は１００年先のビジョンを掲げるが、関西の３空港も独自の長期ビジョンを高く掲げて、リスクは高いが戦略性の高い施策をしっかり打っていただくと、北海道もそれにうまく便乗して這い上がっていけるのではないかと考えている。

⑨ＨＯＰ事業

北海道国際輸送プラットホーム（ＨＯＰ）事業は、２０１１年から準備を始め、１２年から５か年計画でヤマト運輸が事業を実施している国際小口航空貨物輸送である。最大の特徴は、物流のみならず、例えば、台湾のＣＩＱ業務の代行、台湾の百貨店への陳列、さらには消費者モニターまで行うという商流まで踏み込んでいる。

ＨＯＰ事業は、新千歳空港を使った新しいビジネスであるが、地域の側から新しい空港利用の芽が出てきているとことが重要である。成田のＴＣＡＴ，ＹＣＡＴのように、小口貨物の集配センターを都市部に空港側が設置することや、通関業務もそこで一括して行ってしまうなど、地域側の知恵の出しどころである。

官が税金を使って空港を支える時代は終わり、民間や市民が起業してくる動きに空港がどのように支援できるか。需要サイドの満足度を向上させるためには、空港経営がもっとオープンになって、利用者や地域住民に空港を育ててもらう視点が重要なのではないか。

空港経営の固定観念を打破すべきときが、北海道に来ていると考えている。

⑩今後の空港運営について

空港を含めた社会基盤は使う時代に入った。そこでは、多様な主体によるガバナンスと、ファイナンスが重要であり、さらに、官民の役割分担も大切である。

空港経営という採算性の議論は、ややもすると短期的な視点に陥りやすい。地域活性化の先行投資として、空港活用に必要な投資は行うべきである。その際、評価できる計画のみが事業化される、いわゆる費用対効果の高いところから投資をするという基準は問題がある。

現在は、個別性、地域のシンボル性、役に立つという能動性が求められている。よりより社会をどうやって作るか、どう実現していくか。空港に関わる人々は、地域の起業家、医療・教育・福祉関係者、そして地域住民にもお付き合いのフロンティアをどんどん広げていかないといけない。

１－３　報告概要のまとめ

「空港と地域」をテーマとする研究会において、３つの異なる視点から、空港と地域の関わりについての多様な内容の報告が行われた。これらの報告から、空港と地域の関わり方についてのキーワード、キーセンテンスを、取り上げると以下のようである。

まず、英国の民営化された空港における事例の報告では、

〇英国の民営化空港の出資者は、非常に多様であるとともに、運営している空港も、規制当局の競争政策もあり、固定的ではなく、変動している。

〇民営化空港であっても、地域との関わりでは、騒音対策のほか、空港を核とした地域開発、ハイテク・医薬品等の産業誘致等の雇用創出施策を重視している。さらに、教育のような社会施策にもコミットしている例もみられる。

ついで、航空会社系の研究機関の地域活性化の事例報告では、

〇運輸業として、都市圏生まれが過半数の時代において、人々が地方に出かけていく動機づくりのため、地域の活性化に取り組んでいる。

〇旅行も、大量定型から個人型、発地型から着地型に変化しており、居心地の良さ、地域の日常的であるが個性的なものなどが人を引きつける

〇空港を地域の活性化に資するための仕組みとしては、道の駅のような地域と交通施設をつなぐ機能を取り入れた空港の施設づくり、高速道路のインターチェンジ機能のような結節機能を空港に取込む施設整備などがある。

〇空港を地域の施設として親しみをもってもらうためのネーミングなどの仕掛けも重要である。

北海道の空港と地域開発との関係についての事例報告では、

〇空港の運営を、地域の自治体だけで支える時代は終わり、自治体のほか、民間企業や市民など多様なステークホルダーを取り込んだ地域総体で支える時代に変わっている。

〇北海道内の空港のバンドリングでは、採算性の良い新千歳空港の民営化だけではなく、北海道内の 13 のすべての空港を対象とした議論も行われており、空港による地域づくりへの貢献、中核となる新千歳空港のネットワークの補完など、多様な観点からの議論が必要であることが確認された。

〇高速道路や新幹線などの社会資本の整備計画は、地域の土地利用計画や経済計画とリンクさせなければ、充分活用できない。

〇北海道の空港に係る新しい動きとして、東京を経由せず、直接アジアとつなげる国際小口貨物のプロジェクトが始まっている。

２　研究会からの示唆に基づく提言

２－１　地域戦略に基づく航空需要の開拓

(1)ツーリズム・インバウンド振興のための環境整備

わが国では少子高齢化が進んでいるために、国内航空需要は将来的に落ち込み、旅客者数も低迷すると考えられる。もちろん人口減少のなかでも、低料金のLCCを多頻度で利用するリピーターを増やせば、旅行需要を喚起することは不可能ではない。しかし、国内需要だけでは限界があるため、長期的な視点からは、海外からのツーリズム・インバウンドを取り込むことが不可欠である。とりわけ、経済成長の顕著なアジア諸国との路線は重要である。

既に、アミューズメント・パークやショッピングの他、名所旧跡、温泉地訪問などのツーリズム・インバウンド需要は、中国、韓国、台湾を中心に増加している。しかし、領土問題などの政治的な摩擦やそれに起因する暴動の影響によって、需要動向が不安定な面も見られるのも事実である。ツーリズムは外的な要因によって影響を受けやすいが、多数の国・都市と路線を結び、複数のキャリアと交渉することによって、リスク分散を図ることができる。

わが国では、まだ一般的になっているとは言えないが、アジアの高所得者層向けの医療ツーリズムが注目されている。わが国の最新の医療施設を備えた病院と専門技術を持つ医療スタッフの存在は、渡航費をかけてでも受診し、場合によっては手術や入院をする価値があるとみなされている。世界的に著名な医師を擁する病院では、海外からの受診者を受け入れる方向にある。今後、旅行代理店の仲介も要するが、医療ツーリズムを定着させるために、各地域で関係者の合意形成が求められる。

医療ツーリズムのみならず、スポーツ観戦や音楽鑑賞の需要層を対象として、様々なイベントやコンサートに的を絞ったエンターテイメント・ツーリズムも、今後は安定した需要となる可能性が高い。スタジアムやホールが立地している地域の関係者の間で、相互に緊密な協力関係を築いていく必要があることは言うまでもない。特に、観戦・鑑賞チケットをアクセス交通、宿泊施設とパッケージにしたような商品を提供することが、需要開拓につながるであろう。

カジノ創設の提案も見られるが、わが国に馴染みの薄いレジャー文化を軌道に乗せるには時間がかかる。それに対して、野球やサッカーなど代表的なスポーツでは、既に多くの外国人選手をメンバーに迎えているとともに、多くの日本人選手が海外で活躍している。アジア諸国からは近距離なので、日本にいる自国出身の選手を応援する観戦ツアーを組むことは容易である。また、ゴルフの試合観戦ツアーなども、ツーリズムとして成立させやすいと考えられる。音楽・演劇については、クラシック、J-POP、演歌、ミュージカル、歌舞伎など、ジャンル別に多くのミュージシャンやタレントが国際的に活動・活躍しているので、異なる需要層をコンスタントにつかむことができる。

したがって、カジノ誘致に関しても、カジノ施設だけではなく、国際会議場、ホテル、アミューズメント施設、劇場、ショッピングモールなど多様なエンターテイメント機能を備えた複合リゾート施設である「統合型リゾート施設」（Integrated Resort）として、需要対象の間口を広げ、その整備を目指すべきと考えられる。

さらに、ツーリズム旅客の大きな楽しみの一つはショピングである。我が国のショッピング施設は、百貨店、高級専門店、スーパー、カテゴリー専門店、市場、一般商店、産直施設など、極めて多様で品ぞろえも豊富であり、また「おもてなし」と表現されるきめ細やかな接客サービスを持っている。したがって、日本におけるショッピングの魅力を、「ショッピングツーリズム」としてツーリズム商品に仕立てていくことも、日本のツーリズムの魅力拡大に貢献するものと考えられる。

また、航空便については、空港を持つ地域が、直接、複数の国・都市と定期便を飛ばす交渉を進めることは難しいかもしれないが、チャーター便であれば実現可能性はある。これまでわが国ではチャーター便は、路線開拓の初期段階での取組みや記念行事のイベントなどのように、特別な便として位置づけられてきたが、欧州ではリゾート地へのレジャーを目的としたツアーが多く、小規模な空港においても国際線チャーター便は定着している。ツーリズム普及のために、今後は発着枠の混雑していない空港を中心に活用できると考えられる。

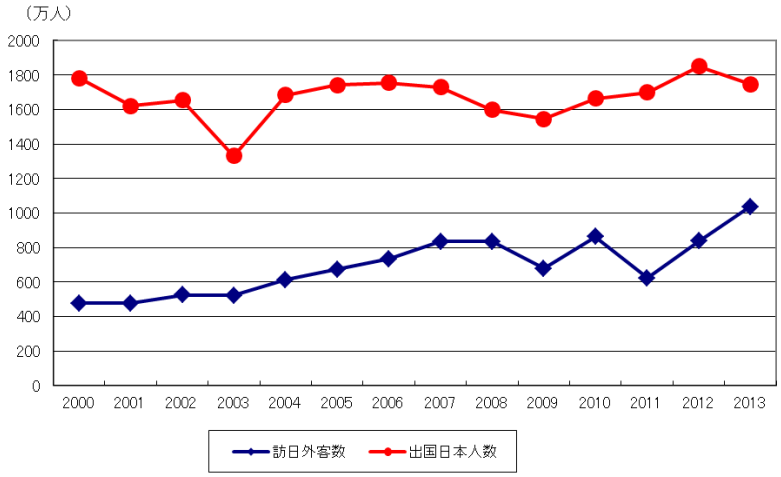
(2)ビジネス・インバウンド振興のための環境整備

国際的な人・物・情報の流動量とその影響力が増大する経済のグローバル化は、世界の各地域での経済連携や市場統合が一層加速する中で、必然の動きである。

我が国の経済の長期に渡る停滞と人口減少という環境下において、今後の我が国の経済発展を図るには、規制改革・規制緩和による経済の再生とともに、著しい成長を遂げるアジアの活力を取り込む必要がある。

航空需要に関しても、少子高齢化による人口減少、新幹線等競合交通機関の延伸整備などから、国際線需要に活路を見いだそうとしており、特にアウトバウンドと比較しても、量的に少ないインバウンドを対象に、将来的に 3000 万人にしようとするビジットジャパンプログラムを、日本政府は策定して施策を展開している。

出国日本人数と訪日外客数の近年の推移



資料：JNTO（日本政府観光局）資料より関西空港調査会作成

インバウンドには大きく分けて、観光目的（ツーリズムインバウンド）と業務目的（ビジネスインバウンド）があるが、業務目的は景気による需要変動が小さい、観光需要より消費原単位が大きい等の理由から、経済への波及効果が大きい他、業務、営業、研究開発などの商談・交流を通じて、ビジネス機会の増大や新たな価値の創造等をもたらすとされており、産業の活性化やイノベーションに資する機能も有する。したがって、今後の成長産業とされる ICT（Information and Communication Technology)、ロボット、ロジスティックス、新エネルギー、バイオ・医薬品などの産業の成長発展にも、ビジネスインバウンドは大きな影響力を持っている。

ビジネスインバウンド振興のための環境整備としては、交流による新たなビジネスを生み出すビジネスインフラとしての機能があるとみなされる MICE（Meeting, Incentive, Convention, Exhibition)が頻繁に行われるハード、ソフトの整備が不可欠と考えらえる。

具体的には、地域の MICE 誘致のためのプロモーション活動を行う組織 DMO(Destination Management　Organization)、MICE の受け入れ商品開発、受け入れ体制づくりなどを行う DMC（Destination　Management　Company）が必要である。

さらに、大きな国際会議を誘致したり、定着させるには、他にはない地域の歴史遺産資源を MICE の会場（ユニークベニュー）とするための規制緩和・法整備、国際水準の会議場、交通インフラなどのインフラ整備も重要である。

また、成長産業や MICE 関連企業・機関などの国際企業、研究機関などで長期・短期で滞在・労働する外国人の資格等の規制緩和、生活環境のインフラ整備等も必要である。

(3)中核となる地域資源の育成・活用

従来、航空需要を増大させるのは、キャリアと空港運営主体の仕事であるとみなされてきた。空港が立地している地方自治体の関係者は、国内線か国際線を問わず、しばしば路線誘致活動において、路線の相手先の都市を表敬訪問することが多かった。しかし、地方自治体の首長が路線設定の権限を持っているわけでもなく、空港発着枠の配分に直接コミットできる立場にあるわけでもなかった。しかしながら、後述するように、キャリア、空港運営主体に地域の関係者が加わって作成した誘致方策によって、路線配分を行うような事例が現実に出てきている。

また、ツーリズム需要に関しても、航空利用のツーリズム商品は、これまでは航空会社と旅行会社だけが担うものとされてきた。しかしながら、ヘビー・リピーター等のツーリズム需要の対象は、ありきたりの名所・旧跡ではなく、その地域だけにしかない地域の日常的な生活様式、習慣、食べ物、行事などの地域資源となっている事例は少なくない。このようなまだ表に出ていない空港後背地域の観光面、ビジネス面での魅力を把握しているのは、地域の行政、企業、住民であり、また魅力の拡大につながるインフラ整備等の地域振興事業、関連行事・イベントの実施も基本的には地域が担うものである。

航空需要の本源的需要は、目的地である空港の後背地域の中に存在するのである。したがって、地域のあらゆる分野の資源を、地域と連携して掘り起こし、点検し、他の地域の資源に対し圧倒的な優位性や差異を有するなど、差別化できる「中核」となりうる地域資源を開拓して、ツーリズム需要と結びつけていくことが求められる。

なお、地域の「中核」となる隠れた資源を開拓していく場合、第３者的な外部の専門家が客観的に発見、判断できることもあり得るので、幅広く、柔軟に検討していくことも必要である。

２－２地域戦略に基づく空港の有効活用

(1)地域の空港を拠点とする航空会社への支援

わが国では航空自由化が開始されるまで、大規模空港以外の地方部に立地する空港において、大手キャリアのどちらか、またはそれらの子会社が就航していたところが多い。JAL と ANA 以外に、エアドゥとスカイマークが参入した 1990 年代末から、就航路線に変化が見られ、料金競争も展開されるようになった。2012 年には、ピーチをはじめとする邦人系 LCC が本格参入してきたので、空港とキャリアの関係も変容している。

かつては「パイの奪い合い」が危惧され、大手キャリアが事業分野や就航先を分け合うような行動がとられてきた。監督官庁もそれを認めてきた時代が長く続いた。そのようなキャリアと空港の固定的な関係は終わり、キャリアは路線の採算性を重視し、利用者数の多い空港、もしくは施設使用料に見合う空港を選択するようになった。空港を運営する主体から見ると、魅力のある条件を提示して、キャリアの路線を残すか、あるいは増やすかを工夫しなければならなくなった。

空港の規模・地理的条件などによって、採用すべき戦略は異なるが、基本的には常に複数のキャリアを対象に交渉をすることが求められる。参入と退出は同義であるので、特定キャリアだけへの依存はリスクが大きすぎる。多様な路線を開拓し、旅客者数の増大を図るためには、海外に拠点を置き、国際線を飛ばしている LCC をも視野に入れた交渉を続けていく必要がある。

一方では、ある程度の路線数、便数を確保するには、当該空港に拠点を置くキャリアの存在も重要である。拠点を置くキャリアが確保できれば、高い航空サービスと特色ある航空ネットワークによって、他の空港との差別化を図り、競争力を高められる可能性がある。また、長期の拠点空港になれば、空港経営の安定化にも貢献しうる。

したがって、当該空港を拠点としてくれる可能性を有するキャリアに対しては、空港施設料金など魅力ある空港サービスを提供する必要がある。ただし、特定キャリアだけに限定した優遇措置となる空港サービスは、規制当局から禁止されているので注意する必要性がある。

(2)路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化

これまでの国管理空港、地方管理空港の空港運営主体には、かつての国鉄や郵政と同様に経営よりも公共施設としての管理の意識が支配的であり、運営する人材も、空港経営の専門家ではなく、公務員としての立場での人材から構成されてきた。第三セクターとして運営されてきた旅客ターミナルなどの商業施設も、地域独占であるために民間企業として競争者と切磋琢磨する機会に恵まれなかったために、経営マインドが「待ちの姿勢」になっていた面がある。

キャリアの誘致に関しても、これまでの運営を踏襲し、大手 2 社のどちらか、あるいは両方を受け入れるだけで、積極的に就航キャリアを多様化させる努力はしてこなかった。結果的に、地方からは「生命線」として首都圏とつなぐことで満足してきたところが多い。多くの空港は内際比率で見ると、国内線比率が高く、国際線について実績を持つところは、大規模空港以外では少ない。

現在、アジア諸国に拠点を持つ多くのキャリアが、わが国の空港と新たな路線を開設したいという希望を持っている。しかし、国際線を本格的に扱ってこなかった空港は、オープンスカイなどの環境の変化によって、航空会社の参入退出が自由化されたことで、路線の維持・拡大をどうすればいいのかと戸惑っているところもある。これからは外国キャリアとの路線開拓を進めていくために、個別空港の「営業力」が問われることになる。担当者は表敬訪問ではなく営業活動として、相手先空港を何度も訪問し、最終的にキャリアと施設使用料や使用時間など、提供する空港サービスの諸条件をめぐる交渉をしなければならない。

新路線を開設する時に、これまではキャリアが主導権を持つことが一般的であったが、今後は空港運営主体と空港後背圏地域とが連携して、国内外の新路線を開拓や路線維持の交渉に参画することが求められる。地域の特性として、ツーリズム需要とビジネス需要のどちらが適当であるのか、地元の街づくりの方針としてどちらがフィットしているのかを見極めて、相手先空港とその周辺地域への誘致依頼に踏み出す必要がある。

誘致したい路線の有望性を示すには、航空需要の本源となる後背地域の観光面、ビジネス面などの魅力や優位性を説得力を持って提示する必要があり、その役は後背圏地域が適任である。また、空港施設利用面でのインセンティブは、空港運営体と運営に協力する地域側でなければ、具体案を提示することは不可能である。

路線誘致に対する地方公共団体の新たな関わり方としては、2014 年夏ダイヤの羽田国内線の増分発着枠について、発着枠を獲得したい地方公共団体、空港ビル会社などが、路線誘致のための取組内容を競争提案し、その提案内容の評価により配分を決定した「羽田発着枠政策コンテスト」のような事例が出てきている。

空港民営化は、多様な形態で進行するであろうが、短期的に実現するとは考えにくい。従って、国管理空港や地方管理空港においては、公務員という立場にありながらも、営業

活動に乗り出すことも求められている。

共用空港化を進めてきた茨城空港では、実際に公務員という立場にある職員が、キャリアや相手先空港との折衝にあたってきた。周知の通り、茨城空港は後発の空港ではあるが、地元のホテルやレンタカー会社と連携して、中国からの需要を掘り起こす努力をしている。開港当初は、入国審査の手続きで日本語が話せない旅行者が多かったために、時間を要することが課題であったが、日本側で通訳を入れることで時間短縮を図ることができた。このように相手先のニーズに細かく柔軟に対応することが、キャリアに空港を選んでもらう大きな要因になってくる。

(3)適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携

成長戦略で明確にされた方針に従って、今後、わが国の空港は「民間の知恵と資金」に基づいて運営される。イギリスのように株式会社化した後に、公開売却を通して民営化を実現できる空港は多くない。空港の基本施設と商業施設の統合を行い、空港全体の収支状況が透明化された上で、将来の経営方針を公表することが先決問題である。多くの空港において、収支状況の悪化が想定されている。コンセッションを用いた民間企業化が現実的な解決策と考えられるが、単一の空港ではなく、関空・伊丹のように複数空港のバンドリングを行い、コンセッショネアに委ねることも選択肢になる。

バンドリングについては、様々な手法が考えられる。関空・伊丹の統合は、もともと会計処理上の理由から考慮され、結果として近隣空港で協力を深める形がとられた。それとは逆に、地理的に離れているものの、キャリアが路線を開設する上で適当な距離にある空港同士をバンドリングするケースもあり得る。また、空港数については２空港に限定する必要はなく、イギリスで見られるように３空港や４空港のバンドリングも可能である。

重要な点はバンドリングを実施した後に、複数空港の運営主体としてとしてメリットを享受できるかという点である。もたらされるメリットとして、会計上の内部相互補助による収支改善、路線設定による利用者便益の向上、地域間交流による経済効果などが期待できる。関空・伊丹のケースは、過去の累積債務の解消という特殊な事情があったので、国の政策として実施されてきた。今後、空港立地地域が主導するバンドリングも認められることになるであろう。その時に、どのようなメリットを追求するのかが明確にされていないと、統合の意義が薄れてしまう。

複数空港のバンドリングにおいて、最も重視するべきメリットは、適切な役割分担による後背圏の拡大、ネットワーク・便数の拡大等の航空サービス向上などの航空利用者の利便性の面と、空港施設サービスの向上などのエアラインの評価の面である。その結果として、航空需要が拡大し、空港の収益拡大、収支改善がもたらされることとなるのである。これまで、ややもすれば、バンドリングのねらいが、黒字空港を核として、赤字の空港を一緒にし、何とか一括で運営維持していくような内部補助システムの考え方が優位であった。しかし、複数空港を都市圏の空港システムとしてとらえ、航空サービスの向上と経営効率改善につながるバンドリングでなければ、空港システムとして機能しない。ナショナルミニマム的な空港の維持は、本来のバンドリングとは別の観点から制度設計されるべきと考えられる。

例えば、但馬コウノトリ空港のように滑走路が短い小規模空港で、国際線を飛ぶ中大型機の就航が不可能であっても、アジア方面からの路線をたくさん持っている大規模空港とバンドリングをしていれば、内際乗継ぎにより需要増大を実現することは可能である。南紀白浜空港についても同様に、必ずしも羽田路線だけに固執する必要はなく、バンドリングを通した航空需要の拡大を目指すことも可能である。その際に、温泉地、土産販売店、

レジャーパークなどの地元のステークホルダーが将来に向けた中長期の方針を明確にして、合意を形成する必要がある。

２－３　ステークホルダー間のコミュニケーション強化

(1)新たな形態の地域協議会の組織化

地域と空港運営体との周辺環境問題や地域活性化に関する対話を実施する場は、地域協議会として一般化している。これまでの地域協議会における取組は、空港立地地域の住民の生活環境を保障する観点から航空機騒音対策が最大の課題として取り上げられることが一般的であった。特定の利害関係者への利益、もしくは不利益が生じないように、長期にわたって論争が続いた事例もなくはないが、わが国では自治体が地道に真摯な方策を講じてきたこともあり、結果的に良好な関係を築いてきたところが多い。

騒音問題以外に地域活性化を図る場も、多数のステークホルダーが参画して合意形成に導くのも、地域協議会である。従来は商工会議所や観光協会が主体となり、様々な活性化策が地域毎に模索され、実行に移されてきた。しかしながら、公平性を重視するあまり、地元らしさが前面に出せないような結果になった事例も多い。また、協議会という組織の特性から最終責任を負う主体が不明確で、地域活性化につながる具体策が打ち出されないところがほとんどである。

以上を総括すれば、これまでの空港に係る地域協議会は、基本的には航空機騒音など空港を迷惑施設としてとらえ、その影響対策を行う組織としての性格が強かった。しかしながら、航空機自体の低騒音化、空港の海上建設等の対策が進んでおり、今日では地域協議会の役割と形態を見直すべき時期に来ていると考えられる。

成長戦略で謳われた「民間の知恵と資金」の実現によって、空港運営主体が民間企業に移れば、空港運営主体にとって空港経営の健全化・収益力向上が第一義となり、地域活性化に関しては、地域が行動主体となり、空港運営者はパートナーとなるような役割の組織が必要になる。空港の影響対策について住民への弁明をすることや、地域のステークホルダー間で公平性を維持することに優先順位が置かれた組織は、過去には意義があったかもしれないが、空港運営にビジネスマインドが求められている時代にはフィットしない。そうではなく、ステークホルダーが一致団結して、持続性のある空港経営と地域の活性化につながる将来像をまとめ、実践する方策を打ち出すことが重要である。

成田空港では地域が一体となり「空援隊」という組織を形成している。もちろん、成田空港株式会社もメンバーを出しているが、地元の店舗経営者が主導しながら、空港の魅力を高める方策を考え、実行している。イギリスでも空港立地地域においては、地元住民や学校が参画する場が設立されている。参加するメンバーは空港運営者に対峙する関係に立つのではなく、空港を核にして雇用や教育にプラス効果をもたらす方策を考案している。

わが国では、過去の地方協議会は肩書きで選ばれたメンバーが主たる構成員であったが、そのような組織は実質的な議論をできないし、行動力を伴わない点から意義があるとは言い難い。今後、立場の異なる地域のステークホルダーが、１つのベクトルを決め

て、コミュニケーションを深め、トータルコーディネートの視点からマスタープランのような将来方針が公開されるべきである。

(2)空港と地域との共存関係の構築

空港立地地域の住民にとって大きな関心事は、雇用の場の提供等の地域経済への効果である。わが国では、地方部に立地する空港において、ターミナルビルのレストランやお土産を販売する売店が地元の会社である場合が多い。その雇用効果は少人数であり、波及効果もさほど大きいとは言えない。雇用された従業者は路線設定や需要増加に関心を払うことは、まったくと言っていいほどないのが実情である。それ故、キャリアが路線縮小を図ると、特定の時間帯だけしか営業をしないので、空港の利便性が下がるという悪循環に陥る。

キャリアに選ばれる空港、利用者がリピーターになる空港を目指すのであれば、空港内だけではなく、周辺地域を含めて、経済効果をもっと広く考慮する必要がある。例えば、貨物輸送量を増加させようという方針が選択されたら、トラック輸送に見合ったスペースを確保する必要がある。あるいは観光地への鉄道輸送がないのであれば、バスターミナルを整備したり、レンタカーの店舗を増やすことが必須である。また、自衛隊の基地が近い空港であれば、その家族の生活を円滑にするような施設をも含めた街づくりが不可欠である。

これまでの空港周辺住民は、空港が立地されているということだけで、空港の便益に「ただ乗り」ができると思い込んでいた。主体的にアイデアを練ったり、発言する必要性がなく、「待ちの姿勢」を通すことが多かった。自治体か空港運営者が特定のキャリアと交渉して、自動的に路線が決まったり、補助金を通して観光地に旅行者が来るものと信じきっていた。会社の慰安旅行や修学旅行などを通して、多人数の需要に依存できる時代は終わっている。

空港の活用によって、地域に経済効果をもたらすには、空港運営側は地域にどのような貢献が可能か提示すると同時に、地域側も空港をどのように活用したいかを提示し、空港運営者と地域が連携して活用の具体策を作り上げる必要がある。空港運営者と地域はイコール・パートナーとしての共存関係を構築するため、ステークホルダーが独創的な知恵を絞り、トータルコーディネートのできる人材をそろえておく必要がある。

(3)空港の真のブランディング

近年、わが国でも空港のロゴマークやキャラクターを決めて、地域における統一感を高めるブランディングを推進する空港が増えてきた。一部の空港では正式名称とは別に、愛称をつけているが、これはネーミングによって地域住民への愛着感を育もうとすることに加え、旅行者には存在感を PR して、リピーターとして再訪するきっかけとなることを狙っている。

イギリスのピール社が運営するリバプール・ジョンレノン空港とロビンフッド・ドンカスター・シェフィールド空港は、ともにそのネーミングによって利用者増加を実現してきたことで知られる。両空港は北イングランドにおいて、空港間競争が激しい中でも、ブランディング戦略が功を奏した事例である。J.F.ケネディ空港やシャルル・ドゴール空港のように著名な政治家の名前を単にネーミングに取り入れた事例とは異なり、前者の２空港では、ネーミングが空港後背圏の観光的な魅力の国際的な情報発信につながっている点が注目されている。

今後、空港に付けるロゴマークや愛称については、海外や国内の他の地域の利用者にも、認知してもらえるとともに、空港後背圏の魅力を反映できるような工夫が必要になる。また、地方自治体や観光協会が「ゆるキャラ」を使って、観光 PR や街づくりを進めているが、現時点では余りにも同類が多く、全国的な認知度を獲得できている例はむしろ少ない。安易にブームに乗る手法では、効果は得られない。

真のブランディングとは、継続性のある広報と集客につながることであり、ネーミングだけや一過性のイベントの実施などでは、継続性は担保できない。例えば、空港のネーミングと関連した地域資源や地域活性化の取組が、地域に広く、多様に分布するとともに、かつ持続性ある体制などで実現していなければならないと考えられる。

したがって、空港のブランディングは、地域資源と連携させ、地域振興戦略の一つとして実施される必要がある。

３　今後の検討課題

空港民営化が認められたことにより、新たな形態での空港利用と立地地域の経済活性化に関する議論は今後、ますます活発になっていくものと予想される。引き続き検討されるべき課題として、以下のような 3 点があげられる。

３－１　医療ツーリズムと国際的居住環境整備

アジアの高所得者層を対象とする医療ツーリズムは、長期的には少子高齢化時代において旅客者数や国内患者数の減少をカバーする点や、国際水準の医療サービスの提供などの面から、拡大することが望ましいとの声がある。

しかし、国民を対象とする国民皆保険の健康保険制度、薬事法、医療ビザや医療通訳などの現行法制度の課題・問題があり、実現するまでには制約条件が多い。

わが国の医療技術の水準からは、特殊な疾患に対する治療や手術を、海外の患者に提供することも可能であるが、国民皆保険制度の立場からは、原則として海外の患者は治療対象の例外である。

また、アジアの中では既に、タイ、シンガポール、インドなどが医療ツーリズムの分野で先行しているが、これらの国では政府が外貨獲得手段のため推進しているとともに、高度な医療サービスを受けられる国内の患者が多くないことなどが、その原因となっている面もあり、我が国とは医療ツーリズムに係る背景や環境がかなり異なる。

医療サービスの範囲に関しては、広義には単なる健康診断から美容整形、更に臓器移植や難病対応まで幅が広い。したがって、我が国における医療ツーリズムについては、当面は健康保険制度の対象外となる美容整形や健康増進目的のヘルスケア等の分野の中で、国際的にも優位性を有する分野を対象に医療ツーリズムとして取り組むのが第一段階であろう。

また、医療ツーリズムを進めていく際には、人材や生活環境などの問題も併せて進めていく必要がある。例えば、我が国の病院や介護施設で働く看護士や介護士の不足が指摘されており、外国人の受け入れを進めようとしている。しかしながら、外国人による看護士、介護士の資格取得の試験のハードルが高く、現実には受け入れが進んでいない等の問題点がある。したがって、外国人の医療関係者の拡大のため試験制度の改善や資格制度の規制緩和も必要である。

さらに、大都市圏を中心に経済のグローバル化に伴い我が国に長期・短期で滞在する外国人が増大してくるものと思われる。これらの外国人が病気になった場合のプライマリーケアを海外言語で提供するなどは国際的な居住環境の整備の一環として、地域側で対策を講じていく必要がある。

３－２　共用空港の有効利用

2020 年の東京オリンピック開催に向けて、首都圏の発着枠が不足することは容易に予測できる。成田と羽田における混雑緩和を図るためには、これまでにも俎上にあげられてきた横田、厚木、下総の民間利用の可能性を具体的に検討する必要がある。既にこれまでにも、東京都が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を平成 22 年に開催し、その概要を公表している。また、武蔵村山市からは「武蔵村山市に民間空港を《地域活性化のために》」と題するリーフレットが出され、有効利用の可能性が探られてきた経緯がある。

更に、全国各地に立地している共用空港においても、民間航空の路線を増やす方策をとれば、地域経済活性化に寄与することができる。現実に、近年、百里基地が茨城空港として、岩国基地が岩国錦帯橋空港として新たに共用空港に加わったことは記憶に新しい。茨城空港では、東日本大震災の影響で利用者数が減少したが、都心から自家用車やバイクを利用して、自衛隊機を撮影したり、見学する訪問者が多い。それに対応するために、ターミナルビル横に自衛隊機 2 機を展示し、自衛隊員による解説を行うサービスを行うこともある。

関西広域経済圏においては、美保（米子）、徳島などの共用空港の有効利用が検討課題になる。スカイマークは 2013 年 12 月末に神戸と米子を結ぶ近距離路線を開設した。

北海道札幌市の丘珠空港は、利用者数の減少が顕著であり、就航している HAC の財務状況が悪化していた。地元の「丘珠空港研究会」という組織が、丘珠を「札幌シティ空港」として更なる活性化を検討してきた。この研究会には地元の加森観光と新興キャリアであるフジドリームエアラインズが協力して、2013 年 7 月にエンブラエル機のテストフライトを終えて、同年 12 月に小牧からチャーター機が飛ばされた。これは同じ 1,500m の滑走路を使用して、年間 300 万人以上の旅客者数をあげているロンドン・シティ空港を調査した上で、地元の組織と企業が中心となって有効利用を具体化しているケースである。

一般的に米軍や自衛隊が使用している空港を共用化することには、防衛上の制約があり民間利用には困難が伴うために、地元から共用化に主体的に動くことは少ない。しかし、例えば、アジア方面からのインバウンド需要を取り込み、都心部の混雑空港よりも好条件を提示すれば、外国キャリアには魅力がある空港も多い。また、共用空港の維持管理費は地方公共団体の負担がない点も、財政力が弱い地方公共団体にとっては魅力である。地域経済の活性化のためには、軍事利用空港の共用空港化は一つの有効な選択となりうる。そのために、省庁を超えた議論を行う必要がある。

３－３　航空利用の多様なニーズに対応できる空港システムの整備

我が国では、阪神淡路大震災、東日本大震災等の大規模地震のみならず、異常気象による水害や竜巻などによる災害が頻発しているため、防災・減災の重要性は行政、企業、市民の間で理解が深まっている。

災害時に、鉄道・道路等の陸上輸送路寸断に直面した時には、空路・海路の輸送路が重要になるが、大規模災害では空港・港湾施設も同時に被災して使用不能になることが想定されるため、小規模空間で利用可能なヘリコプターが、初期段階では極めて重要な役割を果たす場合が多い。

わが国には、医療用ヘリポートのみならず、多くの公共用ヘリポートが存在する。これまで緊急時に活用できるように、平時においても自治体などがコストを支払ってきたが、実際には利用頻度は高くないために、しばしばコスト・ベネフィットの観点からの評価により維持しておく必要性が低いと判断されることが多い。

また、経済のグローバル化の進展と成長により、東アジア、東南アジアでは国際間の企業の取引・商談等が増大するとともに、富裕層も増大している。このため、欧米のようにアジアにおいても、ビジネスエグゼクティブや富裕層などの長距離移動に、ビジネスジェットの利用が増えてきている。しかしながら、大都市圏の国際空港では混雑しているため、ビジネスジェットの受け入れが困難なこともある。

このように空港利用には通常の定期航空利用の他、救急救命などの公共航空の利用、ビジネスジェットなどの私的航空利用など多様なニーズがあり、今後の大都市圏の空港システムにおいては、高度な都市機能の一つとしてこれらの多様な航空利用ニーズにも対応していく必要がある。

複数空港のバンドリングを進めるプロセスで、今後の都市圏の空港システムにおける必要な機能として、ヘリポートやビジネスジェットの受け入れ空港も視野に入れて議論する必要性があるであろう。空港民営化が認められているので、遊覧飛行などの利益追求型の商業活動を容認することで、地元活性化を支えるような方向性もあり得る。

以上

資　料　編

平成 25 年度　第１回　空港と地域研究会

〇日時：平成 25 年 10 月 1 日（金）14:30～16:30
〇場所：たかつガーデン　3 階　ローズの間

次第

１．開会

２．話題提供

関西学院大学経済学部教授　野村　宗訓(本研究会　主査)

◆「25 年度　空港と地域研究会の活動内容について」

◆「空港と地域、いかに連携するか　―イギリスの経験から学ぶ―」

３．閉会

空港と地域研究会

第１回研究会　出席者名簿

（順不同、敬称略）

主　査

野村　宗訓	関西学院大学　経済学部　教授

メンバー

横見　宗樹	大阪商業大学総合経営学部　准教授
高野　敬二	新関西国際空港港株式会社経営戦略室　経営管理ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
渕田　佳典	神戸空港ターミナル株式会社　営業担当部長
福村　和広	株式会社Ｊプロデュース　第２営業局ﾂｰﾘｽﾞﾑﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ推進室室長
伊縫　憲幸	株式会社日建設計　プロジェクト開発部門企画開発部　主管
木俣　順	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門ｾﾞﾈﾗﾙﾏﾈｰｼﾞｬｰ代理
清谷　康平	三菱UFJリサーチ＆コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第１部　研究員
藤本　勝	五洋建設株式会社大阪支店　調査役
星加　俊史	日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部　次長
滝本　哲也	株式会社南海エクスプレス　ソリューション営業部　取締役
福盛田　真義	株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課　副調査役

オブザーバー

小堀　博	ANAホールディングス株式会社空港・施設企画部　主席部員
谷川　晴一	国土交通省大阪航空局空港部　次長
中西　保宏	国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課　課長
田中　博之	大阪府政策企画部空港戦略課　主査
上野　徳之	兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課　主査
野口　浩	大阪市都市計画局計画部　空港等広域計画担当課長
岡山　裕司	神戸市みなと総局空港事業室　推進課長
矢野　ひとみ	公益社団法人関西経済連合会地域連携部　副主任

副　査

事務局

山内　芳樹	一般財団法人関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長
羽根田　淳	一般財団法人関西空港調査会　調査研究グループ　課長

第１回空港と地域研究会

日時：平成 25 年 10 月 1 日（火）14:30～16:30
場所：たかつガーデン　３階　ローズ

〔話題提供〕

「空港と地域、いかに連携するか　－イギリスの経験に学ぶ－」

関西学院大学経済学部　教授　野村　宗訓

１．本日の論点について

「空港と地域　如何に連携をするか。イギリスの経験から学ぶ」という事でお話しさせていただきます。

ルートンについては、前年度の報告の時にも若干ご紹介しましたが、現在、イギリスの空港経営が揺れています。フランスの話もしましたが、フランスの方が日本にとってインプリケーションがあるのではないかと申し上げた通り、イギリスは揺れすぎて所有者が激変しています。政府の方も競争政策上の判断で大規模空港の売却を指導しているものの、その波及効果は予想外に大きくなってきている。面白いのですが複雑なので、フォローするのは時間がかかります。それもご紹介できる範囲でしていきたいと思います。

2 番目の「空港と地域の連携目的と波及効果」を一般論として日本にどう重ね合わせていくかというところをお教えいただけたら一番ありがたい。3 から 6 のところはこのようなものがあるとお見せするのですが、この見せ方も先ほど申し上げたように、所有者が変わっている。パッセンジャーの数がこの程度の空港ですと抽出するのに時間がかかりました。色んなサイトで 50 の空港をずっと見ながら、これが面白そうだとピックアップするのに時間がすごくかかりました。

論点の３と４で取り上げたマンチェスターとイーストミットランズは、マンチェスター・エアポート・グループ（MAG）という同じグループの空港です。

論点の５と６で取り上げたエジンバラとロンドンシティは、同じ経営者です。エジンバラは、スコットランドのアウトドアとか若干の観光資源がありますのでツーリズムに力を入れようとしています。ロンドンシティはテムズ川の河口ですが、地元の教育・雇用に力を入れようとしている。

空港と地域の接点については、皆様のとらえ方も地方空港の地域なのか、大都市圏空港の地域との関係なのか、そのあたりがかなり入り組んでいるのを解いていかなくてはいけないというそこまでの問題意識はお持ちだと思います。さらに混雑空港であれば滑走路を増設するとか騒音問題をどうするかという問題が出るという事もありますし、だからコミュニティと関わらなくてはいけない。対照的に地方空港は飛んできてくれるキャリアがいないから、そこに向けて能登空港のようなああいう工夫をしなくてはいけないというコミュニティとの関わり、こういう両面があるという事を出来るだけ解いていきたい。

２．イギリスの空港運営会社

利用者数のランキング表を２枚に分けて、５０位まで作りました。利用者数ではヒースロー独り勝ちで、伸び率は悪いですが、７０００万に手が届くところまで来ております。右側のマークの★は、ＢＡＡグループの運営空港で、ヒースローの他８位、１４位、１８位の空港があり、当初の７空港の運営を４空港にさせられたわけです。ヒースローは滑走路増設の話があるのですが、利用者数の桁が違うので資料を取ったのですが、今日は触れずにおきたいと思います。ガトウィック２重丸がついておりますが、これを取ったのは１５番の小さなロンドンシティ、ＧＩＰというファンドマネーで出資者はジェネラルエレクトリック、アメリカの原子力発電機と飛行機のエンジン部分を作っているＧＥとクレディスイスという金融コンサル、アメリカ・スイスの企業グループがこのロンドンシティを動かしている。ガトウィックを取りに行き、エジンバラを取得した。エジンバラの元々のグループは１位のヒースロー動かしていたＢＡＡです。

論点３の MAG の運営空港は４つあるのですが、そのうちイーストミットランズという貨物が中心の空港を取り上げたいと思います。MAG が注目されたのは、４位のスタンステッドを最近ＢＡＡから取得したことで、ビッグニュースになりました。MAG というのは元々自治体による経営で、マンチェスター市と近隣９自治体の１０自治体が株式会社としての MAG を動かしてきた。３０位のハンバーサイドを捨てて、スタンステッドを取りに行ったがお金が足りなかったので、自らの株式をオーストラリアのファンド、ＩＦＭ（インターナショナル・ファンド・マネッジメント）に売ってキャッシュを得てスタンステッドを取りに行った。それまでスタンステッドは、フェロビィアルというスペイン系の建設会社が動かしているＢＡＡによる運営でしたが、マンチェスターを中心とする自治体経営者に代わっています。スタンステッドは、ライアンエアの拠点であるという事は有名です。

一方、ルートンはイージージェットの拠点として動いてきたところです。ルートンの運営グループは、１２位のベルファスト・インターナショナルと２０位のカーディフウエルズの３空港を一括経営をしていたのですが、実はばらばらになってしまいました。前回の前年度の総括の時に若干触れましたが、ルートンのコンセッションを受けていた会社の出資者は、スペインの建設会社アベルティスとアエナというスペインの４７空港を動かしている会社ですが、そのアベルティスがルートンの運営をやめました。ルートンのコンセッションの契約更改の内容に関して合意ができなかったと言われています。同じグループで運営していた１２位ベルファスト国際と２０位ウェールズ・カーディフの空港も余波を受けて、前者はアメリカのファンドマネーが入り込んで民間企業運営になり、後者はカーディフの自治体経営に戻って公有化に逆行しました。

１７位にはベルファスト・シティという別のがあります。こちらの方が使い勝手がいいのでなかなか厳しいです。この２つを合併するという計画もありましたが、競争政策上、問題があると判断されて、実現しなかった経緯があります。

ロンドンシティは、３００万人台の１５位のロンドンシティを単独で運営していましたが、ＢＡＡの分割でガトウィックとエジンバラを取得して、超大型空港会社になりました。更に、MAG はハンバーサイドを捨ててスタンステッドを取得しています。この空港会社３つが均衡するように、イギリスの競争政策当局も動いている。

スコットランドの 11 空港をまとめている運営会社 HIAL の利用者数は大幅に少ない。４番目の ACDL という運営会社は、先ほど触れましたように解体しましたし、５番目のピールではの３つの運営空港を合わせても利用者数は年間５００万にしかなりません。
７ページ目、ＢＡＡ、ロンドンシティエアポート・グループ、MAG の右下にある９７００万、４６００万、４２００万の数字が、各運営会社のトータルのパッセンジャーの数になります。ＢＡＡが、当初のガトウィック、エジンバラ、スタンステッドをそのまま保有していたら、当然１億３、４千万というとんでもない数になりますので、ある意味、競争を機能させ、独占状態は改善されている。
今日、取り上げるのは赤で示しているエジンバラ９００万、ロンドンシティ３００万、マンチェスター２０００万､イーストミッドランズ４００万､このあたりが地域との関係で、どのような工夫をしているのか調べていきます。
ロンドンシティエアポート・グループに関しては、出資者はＧＥとクレディスイスだということは、外資系という見方をしてもいいのかと思っています。
MAG に関してはもともと自治体経営です。イングランドに拠点を置いてきた、それがスタンステッドを取ったことによって３５％だけなのですがオーストラリアの資本が入ってしまった。それがこれからどう変わるかというのは私も少し気にしています。もともと自治体経営ですから英国に密着したような経営をするのではないか。もともとインターネット上のブリティッシュ・オウンド・エアポートという事でフェアロビルに対抗してＵＫの中でもブリティッシュによって所有されている空港というのを強調してきたところがある。外国資本の導入で動きが変わるか変わらないかは注目したい。

３．空港と地域の連携

８ページ、今申し上げたマンチェスターからロンドンシティまでこういう分類の中に放り込めるかなと。協議交渉相手というのは地域が空港会社がで変わってきますし、イギリスの場合、空港会社が民間企業に移行しているケースが多いから、協議相手が自治体となるが、日本の場合、地方空港は自治体経営なので、交渉相手は地元住民だけとか、コンセッションを受ける会社とかで変わってきますので注意しなくてはいけない。
空港と地域の関わりのなかで、空港新増設、滑走路・ターミナルビルの整備、近隣への航空機騒音問題、この２つは絶対はずせなかった。それとは違う動きとしてということで注目したいと思いまして、３から６のように分けてみました。ひとつマンチェスターが２０１１年からエアポートシティ構想というのを前面に打ち出しています。そのような内容を把握しておく必要はあるかと、ホテル・病院・キャリア・運輸関係者を含めて町全体をエアポートを核にして伸ばしていく､産業融合化になるかという事で注目したいと思います。常に雇用創出は地域で問題になっています。単位的にはそんなに大きくはない、大体何千人、大規模空港で何万人という程度ですので、ただエアポートシティ構想で広範囲にわたって開発が進めば、雇用創出に関してもかなり波及効果は出てくる気がしています。当然アクセス改善も空港会社としては狙っているところがあると思います。
４つめの産業クラスター形成というのは、ドンカスターなどもやっているのですが、イングランド北部あるいは中部、もともと自動車工業、コベントリーですとかバーミンガムですとか拠点があります。それが不況によってあまり伸びていない。そこにＩＴ系ですとか

物流系を招き入れて、土地スペースがありますので物流倉庫や不動産業を絡めていけば伸びるであろうと、３番よりは少し後ろ向き、今までのツケを取り返したい、相殺できるような形でというような地域との政策作りが必要になっているというタイプのものかなと捉えています。新産業育成という事でこれまで石炭ですとか港湾の業務を行っていたリバプールも含め見ていった方がいい。イーストミッドランド、ドンカスターに関しては内陸地ですので港湾は持っておりません。そこでも貨物扱い量がどう変わっていくかとか、物流事業者がどれだけ入り込んでいるかが見られると思っています。
エジンバラに関しては行かれた方はご存知だと思いますが京都みたいな感じ。古都で第二のパレス、皇室の家があるという事で見るべきものはたくさんある。なにぶんスコットランドですのでロンドンから５時間くらい電車でかかりますし車だと倍ほどかかります。そこをどうやってフォローしているのかという事がみられる。当然観光収入増加、新規キャリアと路線の拡大を意識しているのがわかります。ロンドンシティを初めて９月に使ってみました。日本の航空関係者から見ると、短い滑走路でよく飛ばしているな、よくエプロンに並べているなという気がします。本当に危ないという意識を日本の方は直感的に誰もが持つだろうと思います。騒音に関しも再開発でまだまだマンションが建ってきていて、かなわないだろうというのが見て取れます。そのあたり相互理解、環境教育でどういう努力をされているかというところを見ていきたいと思います。
実は私自身も今日の発表ですごく不満なのは経済学をやっていてコストとかお金の回し方がいまいち見えない。ただコミュニティファンドの作り方が非常にボランタリィにお金を回している感じがします。これに費用がどれくらいかかっているかというのはなかなかつかみにくいと思います。一つのプロジェクトでかかったコストを載せている報告書が出てくると思うがトータルでというのはなかなか厳しい。しかも時系列では難しい。どれだけ空港のパッセンジャー、あるいは貨物の取扱量が動いているかとかはチェックできる。コスト・ベネフィットを測るというのは容易ではない。

４．MAG について

MAG のステークホルダーについて、9 ページに明示されていますが、地域との関わりを理解するときに参考になるように思います。上には利用者、左にコミュニティ（地元住民）、下が従業者、パートナー、サプライヤー、取引先、シェアホルダー、つまり株主。株式会社形態をとっているのでこのシェアホルダーが出てくる。ステークホルダーは利害関係者という日本語が当てはまるかと思うのですが、こういう風に広くとらえているのがわかります。気になるのはダイアローグ(対話)という言葉を真ん中に入れている、会話する姿勢は一応見せている。ヨーロッパに行っていつも言われるのは、コミュニケーションしますというときにこのダイアローグという事は常に学者たちも重視しています。ＥＵ統合に向けて、この姿勢が築かれてきたということがあるのかという気もしています。それで政策形成していく、それもよく分かる。
カスタマーのところにマンスリー・エアライン・オペレーター・コミッティと書かれているように、毎月定期的にエアライン・オペレーターの委員会があるようです。それにカスタマーが入っているという意味だと思うのですが、そういうキャリアとの意見交換ができる場がきちっとある。あとクォータリーですとか定期的にアットリースト・スリータイム

ズ・イヤーと記されている通り、コンスタントに開かれているのがわかります。大規模空港の場合、コミッティの議事録が出てきているところもあります。マンチェスターなどは出席者の氏名・肩書き・欠席者の不参加理由もきちっと出してＡ４で大体６ページとか、こういう項目について話しあいをしましたというのが見られるのでそれは透明性確保という意味では非常にわかりやすいように思います。
トレードユニオンは労働組合ですが、そういう代表者も入っている。お金の動きで１０ページ、コミュニティファンドがあります。現在はハンバーサイドを売却して、その代わりにスタンステッドが MAG に属する空港として入ってきているということになっていることをご承知おきください。４空港に関してそれぞれ独立してこういうコミュニティファンドを持っているんだというのが一つ目に書かれている。それをローカルなグループに分け与えていく、再分配するというイメージでとらえてよいかと思います。騒音対策というのが基本のところが多いですが、それ以外に教育・雇用・シングルマザー支援だとか色んな形で、空港が地域の社会政策に近いようなところ、あるいは教育政策にコミットしているのが分かります。その辺が合意形成をしやすいというゆがんだ解釈はいけないかもしれないが、常時、空港会社が地域のコミュニティと密接な関係を保持しているというのが大事という気はします。
イーストミットランド、マンチェスターの２空港に関してはノイズリミット、基準値を設けてそれを超えた場合は課金をしている。このあたり騒音対策の法制度を私は知らないので､超えていいのだという事で､例外的かもしれないがそういう事をやっているようです。赤字で書いているマンチェスターエアポートとしては２００万ポンドをこれまでに寄付してきたという事です。下に上がっている各空港がグループにファンドした、ファンドされたグループがこれだけの数で、寄付された金額がこれだけで、総額がこれだけです。１０年、１１年度の数字です。２億円ぐらい入れているという数字は掴みました。再配分先もある程度探せば出てくると思います。

(1)マンチェスター

２０１１年に出てきたマンチェスターグループのエアポート・シティ構想は写真でわかりやすいオレンジのところ、１１ページ目の右の方が空港でそこに建設した赤のところで雇用を増やしていく。色んな主体とコラボしていくという地域、いわゆる特区に認定されてこれを進めていくというのが動いている真っ只中です。
エンタープライズゾーンという事で資料が出てきました。経済効果としてジョブクリエーション、雇用効果を評価しているということで、グレーターマンチェスターという事で広めにとっています。そこで大体２５０～２６０万の人口になってくると思います。グレーターマンチェスターを大きくとっていますので、そこは非常に人口の数は多い。
自治体と空港会社 MAG が土地を動かしているようです。シティカウンシルと書かれてますので土地に関してはシティカウンシルが持っていて、MAG に貸す、あるいは売るというトランスアクションをやっているように読み取れます。予算措置としては２０１１年に決めて、２０１２年から執行していると解釈できる部分があります。
１３ページ目に出てくる、ＵＨＳＭとウィッテンショー・タウンセンター　というところとが協力してこのエンタープライズゾーンを固めていくということで、南北に分けて北側

の方にハイテクマニファクチャリング、これが医薬品ではないかと思われるメディパークを入れ込んでいく。南側の方にワールド・ロジスティックス・ハブというのを作っていくという事で動こうとしているようです。ヘルス＆バイオテック・コマーシャル・ディベロップメントですとか、セカンダリー・バックオフィスの機能を持たすということでこういう事業が裏打ちされているようです。
関連文章という事で１４ページに上げました。会議の議事録が入っています。ここで空港会社とカウンシルが協議してどちらの方向に向けようとしているがある程度分かるように思います。マンチェスターは最近、とても元気がいいです。兵庫県の方も調査に入られて、ちょっと雰囲気が変わってきているのでないかと思われるという言い方をされていました。私自身もインタビュー時に、ファンドマネーと組むというのは、実はスタンステッドを取得する以前、ガトウィック取得を検討していた頃に聞いていました。今回のスタンステッドを取得したニュースを聞いた時に、やはりそのアイデアを実行したのだ、というのが私の感想です。その当時から金はない、ただグループ経営するときにプラス効果を出さないと地元自治体にやはり申し訳ない、近隣自治体はよその自治体の空港を動かしていることをどう思うのかと尋ねたら、きちっと利益は配分していくのだから高収益の空港を持っておかないとダメなのだという言い方をしていました。そういう意味では、今回の自らの直下のエアポートシティ構想もマイナス効果になるようなことはしないと思いますし、カウンシルとの土地のやり取りに関してもオーナーさんが自治体ですから、公共事業的にやろうと思えば出来るという、そこの手続きは非常にプラスだという気がします。足りない分はオーストラリアのファンド会社ＩＦＭが資金を出してくれることもこれからもあるだろうと思いますし、日本ではありえない経営形態ですが、自治体と海外のファンドマネーが組んでインフラ経営をしているのが一つのモデルになっています。
日本の場合、地方空港でパッセンジャーが１００万位のところがたくさん並んでいます。単体で。そういうところに、いきなりファンドが来るわけがなくて、ただ組み合わせ論が出てきたときに、仙台とどこかとか、成田とどこかとかという話が出てきたときにこういう議論が、地域が利益を得るようなことがあるのならば、モデルとして参考にはなる。

(2)イースト・ミッドランズ

グループのイーストミットランズ、さきほど地図で見ましたように産業集積地になっている真ん中です。ここにありますようにパッセンジャーは４００万ですが、６００万に増加し、１２００万まで想定しているようです。かつて５００万運んでいましたので、今４００万というのは不本意な数かと思います。イーストミットランズは貨物の拠点として、ウエイトは高いことで有名です。その中で雇用者数というのがエクスプレス・インダストリーとインテグレーター・ファシィリティズとで分けて１５ページの表の中に出てきます。地元経済にどれだけ貢献しているかについては、下から三つ目のボックスです。ミリオンポンドという単位になっています。ビジターがどれだけいて、どれだけお金を使っているかというような数字で、それを増やしていきたいということでベスト・ユースくらいに持っていこうという案がプロポーザルで出てきています。産業クラスターとしてどういう職種のものが入ってくるのかという事で、メジャー・マルチナショナル・カンパニーズ、赤の部分でトヨタとボンバルディアとロールスロイスとＪＣＢ。ＪＣＢはフォークリフトの

会社。ロールスロイスも航空機エンジンの方だと思います。こういうようなところと、ハイテク・マニファクチャー・インダストリーと絡めて空港が動くという事が重視されている。また、物流業者は自社機を持っていたりしますので、こういうのが空港を使って拠点づくりをすれば、当然、不動産が動くという事でメリットがあります。

５．ロンドンシティエアポートグループ

(1)エジンバラ

エジンバラとＢＡＡの持っているグラスゴーですが、人数的にそう大きくは変わらないのですが、断然、エジンバラの方が有利です。鉄道で走るときも便利ですし、町全体の観光集客力もある。グラスゴーは造船で反映したところで、文化・芸術政策として博物館を作って町を立て直していますが、エジンバラの方が有名だと思います。このどちらかを売りなさいと、競争政策当局はＢＡＡに勧告を出した。貨物便に関しても旅客便に関しても、エジンバラの方が売りやすいという事情があったので、ＢＡＡとしては早く売却を済ませたかった。ただ、エジンバラを取得したロンドンシティグループは優位に立った。ロンドンシティは元々スコットランド便を飛ばしていたのが最初だと私は聞いています。普通、複数一括で所有している各空港間での路線は少なく、ＬＣＣが大陸方面へ飛ばして大量のパッセンジャーを運んでいる。しかし、空港再編成によって BAA とロンドンシティエアポートを運営するＧＩＰという二つの空港会社がスコットランドとイングランド間で競争を展開する環境が生まれた。そういう解釈も成り立つので、非常に面白い事例です。それだけにエジンバラの観光というのは、ＧＩＰには有利ですので、どんどん打ち出してくるだろう。クレディスイスがどれだけ本国で空港業務に携わっているか知りませんが、ただスイスは観光都市としては常に世界のトップランキングに上がってきます。そういうところも含めてエジンバラの動きは気になります。私も何回か行っていますが、町のつくりが京都と似ています。このデータはエジンバラ・2020 というところが出しています。ホリデーのお客さんが多いというのが一応わかりやすかったので取ってきました。正確にはイギリスの統計局のオフィス・フォ・ナショナル・スタティスティクスというところから、こういうデータが取れます。公式データをイギリスはきちっと作って、しかもＶＦＲのデータ、推計で出していると思うのですが、８０年代終わりから取れますのでかなり面白いです。

航空需要の充実に関して触れている文章がありました。１８ページ、こういうところから新路線を展開していくという表現がありました。既存サービスの容量や頻度を増やしていくと同時に、新たなルートも展開していくという事も視野に入れています。これが先ほどお見せした円グラフと関係がある。これだけの観光のお客さんがいるのだからということで裏打ちされていて、じゃあもう少し来やすくしてあげましょうという意図でこういう表現が出てきていると思います。それに続いて１９ページ、プライオリティのある新しいディスティネーションということでカナダ、アメリカ、アジア、ヨーロッパのいくつかの具体的に地名を上げております。最後に、市内のアクセス改善でトラムを強化していきたいという事も言っています。要するに利用者目線でやっていかなければいけないというのは意識しているようです。

この間、バーゼル空港というスイスの空港ですが、フランスの領土の中にある空港を訪問

しました。ロンドンシティから飛んで行きました。フランスの領土内ですがターミナルに着いたらビルを便宜上、二つに分けて、こちらはスイスの建物、こちらはフランスの建物、アライバルの方は絶対にどちらかに行かなければいけない。デパーチャーは国境線とみなすという線をひいておいて、警備員が立っているが厳しい規制はなく自由に通行できます。パスポートで感激したのは到着がスイスで、出国はフランス、こういうのはレアでそれだけでも集客できそうな空港です。パッセンジャーは年間、５００万です。バーゼル空港、フランスのミュールーズ空港、ユーロエアポートという三つの名前を持っている。私が申し上げたいのは、バーゼル側へ出たのですがスイスですから物価が高いけれども、本当にトラムが充実している。しかも宿泊者に対して、どこのホテルもフリーパスを出してくれる。感激したし、使い勝手はよかった。そういうのをエジンバラも考えているのかと思いました。空港の経営に地元が協力してくれていれば、かなり集客できるようなことになるのではないか。まじめに「エジンバラ・ツーリズム促進手続き」というので、こういうフローチャートを書いているものがありました。一応こういう手続きを踏んでツーリズムを戦略的に促進するのだということが決まっているようです。

(2)ロンドンシティエアポート

ロンドンシティ空港は、滑走路１５００ｍで八尾空港と同じ長さであり、ATR とかＡ３１８が飛んでいる。１５００ｍで３００万人飛ばせるのなら八尾空港を何とかしてほしいと言い続けていますが、何かアイデアが出てくると思いますが、ビジネスジェットの話ですとか、海外でもそういうのがいくつかあります。バーゼルなどはやはり特殊航空機製造メーカーが立地して、ビジネスジェット用に改造する工場が隣接してありました。それが売りだと言っておられた。ビジネスジェット需要がこれから日本に入ってくれば、１５００ｍでも十分に機能するという典型例です。ご存知だと思いますが、札幌丘珠空港で７月７日にフジドリームが試験飛行に成功した。エンブラエルで１５００ｍで着陸できていますし、チャーターか何かを考えたいと鈴木社長はおっしゃっています。サポートしている組織は札幌シティ空港と、ロンドンシティを意識していますので、何らかの形で八尾も検討に入れていただければと思っています。定期航空便は０ですから。ただ管制塔は常時、動いていますので有効活用することが望まれる。色んな事情が地元にあるという事も聞いておりますので、時間がかかるでしょうが、ロンドンシティや丘珠のやり方も参考になるのではないかと思われます。もともとロンドンシティ空港の立地地域は倉庫と港湾しかなかったエリアですが、今やビジネスセンター的になっていますし、多数の高層マンションが建ってかなり高い値段がついている。以前はドッグランズレールウエイというアクセス鉄道が完成していなかったので不便だったのですが、今、直通便がバンクという金融街から２５分でいけるようになっています。徐々に良くなってきている。かつてはビジネス客が中心で、レジャー目的の旅行者は少なかった。しかし、最近は便数が増えてきていますので、見た感じ大衆的になったかなという気がしました。実際使ってみて、シンプルではあるのですが、アナウンスは全くないので、日本の空港に慣れている人には違和感があるかもしれません。

ロンドンシティがかなり積極的に地元を支援しているという記事で出てきます。もちろん、どこの空港もやっています。地元の小学校、中学校に講義に行ったり、受け入れて空港の

裏を見せる見学会とかをアレンジしています。それから冊子を作って配っている、冊子も読めるものが各空港にあります。ここはヘルス・フィットネスまでやっています。「ランウェイニュース」を年三回、１５０００件近所に配っています。学校に関しては近隣のセカンダリースクールとかとパートナーを組んでいます。カレッジも入ってきております。それの具体的な項目として２４ページに上がっていたものを取ってきています。このあたりがコストはかかるけれど、コミュニティファンドみたいなものでやりくりしているのであろうかと予測しております。場合によればこれだけのチャージをかけますよという、そんな収益源になるわけもないがそれなりのコストは負担してください、払う気のない人は来ないでくださいと見せているような空港会社もあります。合理的だと思うのは、ボランタリィにお金を集めるか、空港会社がそこにお金をファンドしてインディペンデントに動かしながら、こういうところの教育とか環境にあてがっていくというのが適切なのではないか。

６．最後に

こういう事例がございます、今関西で考えるべきはどのあたりなのでしょうか。アクセス道路なのかターミナルビル改修なのでしょうか、あるいは定期便０のところに何かアイデアを出しましょうか。個人的には城崎の但馬、白浜の南紀白浜、パッセンジャーは２万とか、9 万とかですが、もう少し何とかならないのかという点から地域問題を考えたい。但馬は１２００ｍで両方、谷間になっているので延伸するには厳しい。個人的には、少なくとも伊丹便はもういいでしょうと、関空便でしょうというのを講演会でも言わせてもらっていますが、それを考えるために動いておられるというのを兵庫県の方から聞いていますので楽しみです。それに加えて、南紀白浜―羽田、一日三便というのは何とかなりませんか。地元がどう考えているか、城崎温泉のサイトも豊岡市が作っていたのが私は気に入らなくて、京都駅からＪＲで来てくださいと書いている。ヨーロッパのお客さんを相手に。日本語で書いているのですが。南紀白浜に関しては、観光協会が関空からＪＲに乗って来ればいいと書いてあるが、それもちょっとどうなんだか。南紀白浜空港がすぐ横にあってそういう事を書きますか。関西広域経済圏を作ろうとしている時に、今ある資源を有効活用する方が良いのではないか。白浜温泉の姿勢としてアジアからのお客さんを受け入れないというのならわからなくないが、受け入れるべき時代なら福岡とか那覇からなぜ着陸させないのか、路線を張るようなお願いをしないのですか、というのが気になる。そういう事をどういう風にこじ開けていくか、地域からものを言うのか、観光協会とか団体が立ち上がるべきなのか、ここで検討して断片的でも良いので出来ればなと思っています。

〔質疑応答〕

○細切れの仕事はものすごく苦戦する。バス事業は真っ赤で鉄道でもローカル線はうまくいかない。細切れにしてしまうと単独で公共事業というのは出来ない。経営が難しい。人を乗せてたり、物を動かすという交通機能だけでは難しい。また、その都市だけで何でもかんでも持つと、それが経営的になりたたなくなってしんどい。近隣の総合病院や劇場やホール、あるいはショッピングセンターへ町民や村民あるいは市民をその自治体の公共交通機関で運べば、それらの住民サービス施設を保有するのと比べて投資が少なくて経済的になる。つまり、単なる輸送機関としての採算でなく総合的な住民サービスを賄う手段としてとらえると、別の経営採算の計算ができる訳である。医療も出来るだけいいものを受けたいニーズはいっぱいあるが､小さな自治体で総合病院を経営しようと思うとしんどい。公共交通と都市をうまく結んでいくことが、一つの解決策にならないか。物流には関心があるが、かつての重いものを運ぶ単独の仕事＝キャリアだけで業として成り立っていた。今はトータルに物を動かすこと流を考えていかないといっぱい無駄が出来て、うまくいきません。同じように単独に飛行機を飛ばして人を乗せるという事だけではなかなかうまくいかない。それを使う事によって、人たちが高いサービスを得られるために不可欠な機関とならないか。例えば白浜で鉄道とか高速バスなどの輸送機関をうまくリンクさせることによって、大都市にあるレベルの高いサービスを利用できる。リンクすることによって立派なものを作らなくても他のところを利用したらどうか。単独ではうまくいかない。大きなくくりとして考えていかないといけない。

→エジンバラもそうだが鉄道とのリンクをいかに大事にするか、空港会社も自ら言っています。要するに日本の場合、競争で取られるという意識で出来るだけ折衝するのを避けたいというのが先になっている。そこの相乗効果を空港会社が意識して頂きたい。丘珠は最悪の失敗をしていて、あとから地下鉄を作ったのですが、駅と空港をくっつけなかった。それはタクシー業界のプレッシャーと言われていますが。だからお客さんが減ってタクシー業界が自分で自分の首を絞めた。新たな考え方として空港と港湾との共有も出てくる。やはりパイを増やすというのは企業をフル活用する、先ほどのトラムなどもそうです。

○マンチェスターエアポートグループ(MAG)は、４つ空港を持っているが、ボーンマウスは、イギリスの上位３社の運営空港の中で、とくに利用者が小さい空港である。日本の空港の運営収支などの分析で､利用者２５０万人位が収支の分岐点みたいな話が出ていたが、他のＢＡＡとかロンドンシティエアポートはそれを上回る規模の空港ばかり持っているのに、MAG が飛び切り小さいサイズの空港を持つ戦略とか意味はどの辺にあるのか。

→ボーンマウスはリゾート地、高級な別荘をお持ちの方とかが行くようなエリアである。イーストミッドランズは貨物に強い、ボーンマウスはリゾート地でそれぞれ違うタイプの空港をマンチェスターは持っているという点で強みを発揮している。異なるポートフォリオを持つので、リスク分散という視点からもメリットがあると考えられる。

○めまぐるしく変わるイギリスの空港事情について、最新の状況が理解できた。空港間競争についてなのですが、一時期、空港間競争がずいぶん取り上げられていて、その結論というのが､空港というのは地域独占であるため空港間競争というのはおのずと限界がある。イギリスの場合、グループごとに空港を分けて、その中で空港間競争をという事を意図しているのでしょうけど、実際、空港間競争はどのあたりまで進んでいるのか、着陸料の引き下げといったものがおこなわれているのかについて教えていただきたい。

→国内線で見るのか、イギリスの空港は欧州線が中心で、長距離を国際線でメインでやっているのはヒースローくらいである。そう意味では後背地の取り方で変わってくる。国内線でわざわざ北イングランドから南へ降りてこないが、欧州線ならロンドン近郊まで来るケースがある。着陸料もしくはパーキング料では競争している。明らかにわかるのは、どの空港会社のサイトもトップページにディスカウントのパーキングの宣伝を出している。非常に安い。一日千円もいかない。一応競争機能させるようにしているように見えます。ほとんどが欧州線のチャーターをやっているところが多い｡その時はおいしいパーキング、着陸料金制にしていると思う。着陸料は基本的に動かせる。動かせないのは指定空港だけで、リバプールと競争をするためにマンチェスターは指定空港から外してくれと規制当局に頼んだ例もある。動かせないのはヒースローやガトウィックで、あとは自由に動かせる立場にある。

○野村先生がおっしゃったグローバルな空港間競争を考えた場合、例えばどこが欧州のゲートウエイ空港になるのかという競争においてＢＡＡというのは盤石で、ヨーロッパの中でも大規模な空港会社である。１９８７年にＢＡＡが民営化された時も多くの経済学者が競争した時のためには個別で民営化してはと言ったのにもかかわらずグループとして民営化した。その結果ＢＡＡは盤石な世界最強な空港会社として成長して今にいたる。ここにきて急に競争政策で切り売りされた結果、７空港が４空港になっている。フェアロビルという外資に買収されたことというのは原因になるのでしょうか。

→競争政策当局がやってきたことは、外資排除の精神を持っていた面も否定できない。経済学的に裏付けのあるレポートを出しているので、実際には外資排除ではなくて公共の利益を考えて、この企業はこれだけの独占的なシェアを持っているとか、公共の利益に反するためという理由で、命令が下ってきている。今回のフェアロビルの所有する空港は出来るだけ競争の中に取り込んでいった方がいいという判断である。

○地域のとらえ方を何かお持ちですか？

→関西を含めて首都圏以外の地域では、航空会社を単独の空港だけで引っ張ってくるのはしんどいと思っていますので、街づくりとの連携、空港間の連携をどう考えていくかというあたりについて、この研究会で議論・検討させて頂ければと思っております。

○どういう地域をターゲットにするかによって、地域の戦略が変わってくると思います。但馬や南紀白浜はツーリズム振興を、神戸は医療産業都市のように戦略が異なる。研究会としてテーマを進めていくにあたってどれをターゲットに絞っていくかが重要な目的ではないか。

→地域戦略の分類は完璧だと思いません。ビジネスジェットとか入ってくると違うと思います。

空港と地域 いかに連携するか
ーイギリスの経験から学ぶー

関西学院大学　野村 宗訓

関西空港調査会　空港と地域研究会
2013年10月 1日

本日の論点

- 1 イギリス空港ランキングと立地点
- 2 空港と地域の連携目的と波及効果
- 3 マンチェスター：エアポート・シティ構想
- 4 イースト・ミッドランズ：産業クラスター形成
- 5 エディンバラ：ツーリズムの戦略的展開
- 6 ロンドン・シティ：教育・雇用面の支援

イギリス主要空港　ランキング（2012）

1	HEATHROW	69,983,139	★
2	GATWICK	34,218,668	◎
3	MANCHESTER	19,654,100	□
4	STANSTED	17,464,792	□
5	LUTON	9,614,175	（▲）
6	EDINBURGH	9,194,334	◎
7	BIRMINGHAM	8,916,209	
8	GLASGOW	7,150,095	★
9	BRISTOL	5,916,258	
10	LIVERPOOL (JOHN LENNON)	4,458,500	△
11	NEWCASTLE	4,354,648	
12	BELFAST INTERNATIONAL	4,312,441	（▲）

13	EAST MIDLANDS INTL.	4,067,915	□
14	ABERDEEN	3,328,533	★
15	LONDON CITY	3,016,664	◎
16	LEEDS BRADFORD	2,968,700	
17	BELFAST CITY (GEORGE BEST)	2,246,202	
18	SOUTHAMPTON	1,693,350	★
19	PRESTWICK	1,066,917	
20	CARDIFF WALES	1,013,386	（▲）
21	EXETER	694,963	
22	DONCASTER SHEFFIELD	693,129	△
23	BOURNEMOUTH	689,755	□
24	SOUTHEND	616,974	
25	INVERNESS	601,550	◇

26	CITY OF DERRY (EGLINTON)	398,209	
27	NORWICH	396,646	
28	SCATSTA	304,426	
29	BLACKPOOL	235,191	
30	HUMBERSIDE	233,589	
31	NEWQUAY	166,272	
32	DURHAM TEES VALLEY	164,826	△
33	SUMBURGH	148,861	◇
34	KIRKWALL	132,235	◇
35	STORNOWAY	115,860	◇
36	ISLES OF SCILLY (ST.MARYS)	97,012	
37	PENZANCE HELIPORT	61,747	

38	DUNDEE	54,642	◇
39	LANDS END (ST JUST)	31,964	
40	BENBECULA	30,849	◇
41	WICK JOHN O GROATS	24,920	◇
42	ISLES OF SCILLY (TRESCO)	24,175	
43	ISLAY	21,230	◇
44	GLOUCESTERSHIRE	15,245	
45	BARRA	11,414	◇
46	CAMPBELTOWN	8,689	◇
47	MANSTON (KENT INT)	8,262	
48	TIREE	7,317	◇
49	OXFORD (KIDLINGTON)	6,577	
50	LERWICK (TINGWALL)	5,041	

イギリス複数一括運営会社　マップ

Ⅰ BAA (Ferrovial etc.)　★　①⑧⑭⑱

Ⅱ London City Airport/ GIP (GE ·CS)　◎　②⑥⑮

Ⅲ Manchester Airports Group　□　③④⑬㉓

Ⅳ Luton/ TBI/ ACDL (abertis ·Aena)　▲　⑤⑫⑳

Ⅴ Peel Airports　△　⑩㉒㉜ =

Ⅵ Highlands and Islands Airports Limited　◇　㉕㉝㉞㉟㊳㊵㊶㊸㊺㊻㊽

(注)地図原版出所　http://www.aoa.org.uk/about/interactive_map.asp

イギリス空港会社　上位3社

Ⅰ BAA (Ferrovial etc.)	2008	2009	2010	2011	2012
HEATHROW	66,906,954	65,906,641	65,745,250	69,390,591	69,983,139
STANSTED	22,340,375	19,949,689	18,561,598	18,047,403	17,464,792
ABERDEEN	3,290,236	2,983,793	2,763,491	3,082,575	3,328,533
GLASGOW	8,135,260	7,213,397	6,521,765	6,858,268	7,150,095
合計					**97,926,559**

Ⅱ London City Airport/ GIP (GE・CS)	2008	2009	2010	2011	2012
GATWICK	34,162,014	32,360,773	31,342,263	33,643,989	34,218,668
EDINBURGH	8,992,178	9,043,452	8,594,449	9,383,695	9,194,334
LONDON CITY	3,260,225	2,796,890	2,780,582	2,992,847	3,016,664
合計					**46,429,666**

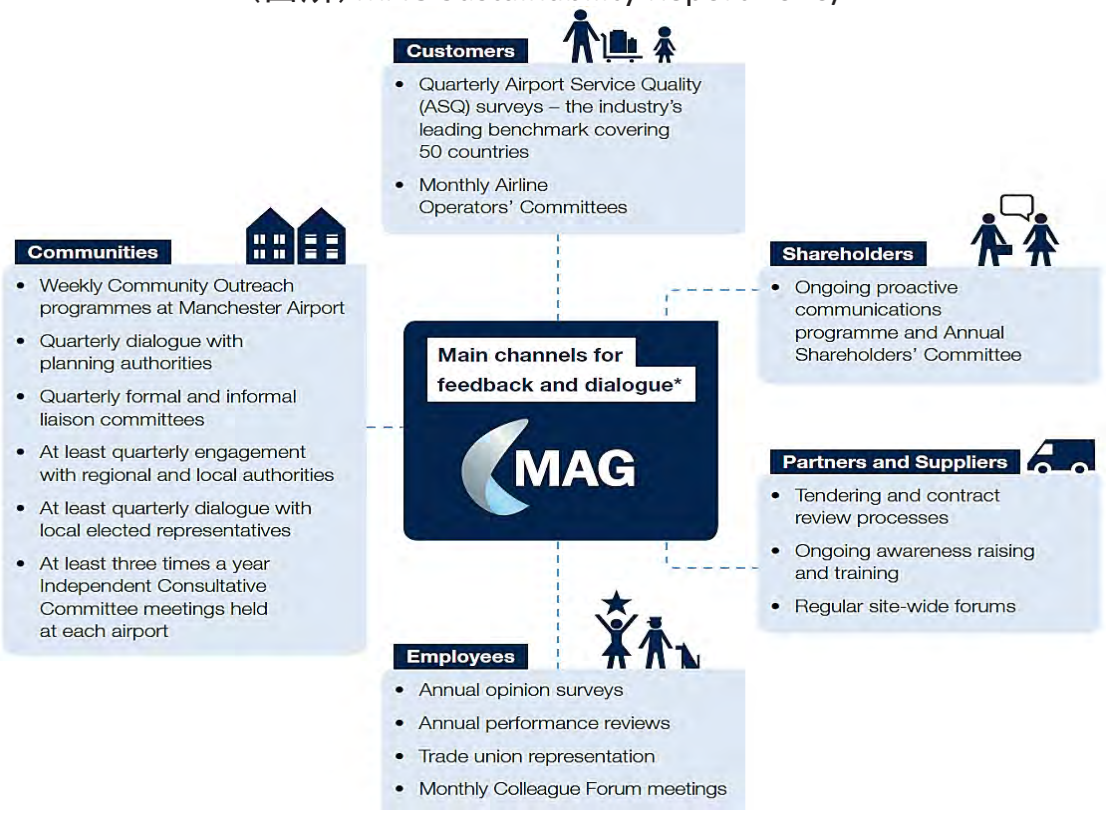
Ⅲ Manchester Airports Group	2008	2009	2010	2011	2012
MANCHESTER	21,062,749	18,630,394	17,662,699	18,806,655	19,654,100
STANSTED	22,340,375	19,949,689	18,561,598	18,047,403	17,464,792
EAST MIDLANDS INTERNATIONAL	5,616,278	4,652,691	4,110,529	4,208,402	4,067,915
BOURNEMOUTH	1,078,941	868,445	749,790	612,547	689,755
合計					**41,876,562**

空港と地域の連携目的と波及効果

	協議・交渉相手	地域への波及効果	空港への波及効果
①空港施設の新増設	自治体・地元住民	建設需要	便数拡大
②騒音問題への対応	自治体・地元住民	住環境改善	共生意識認識
③エアポート・シティ構想 Manchester　3	ホテル・病院 キャリア・運輸関係者	産業融合化 雇用創出	アクセス改善
④産業クラスター形成 East Midlands　13	製造業・IT企業 物流・倉庫・不動産	新産業育成 雇用創出	貨物取扱量増加
⑤ツーリズム振興 Edinburgh　6	ホテル・観光 キャリア・運輸関係者	観光収入増加	新規キャリア就航
⑥教育・イベント支援 London City　15	地元住民・教育機関 文化スポーツ関連会社	相互理解促進 環境教育普及	

MAG ステークホルダー

（出所）MAG Sustainability Report 2010/11



MAG コミュニティ・ファンド

（出所）MAG Sustainability Report 2010/11

- All four airports have independently managed Community Funds that support local community groups and charities.
- Local groups can also apply for funding for initiatives benefiting the community or environment.
- At East Midlands and Manchester airports, we also fine any airlines exceeding our noise limits and invest the proceeds into the Fund.
- To date, Manchester Airport has donated over £2 million to its Community Fund.

Community Funds in 2010/11

	Groups funded	Total donated
Manchester Airport	45	£141,933
East Midlands Airport	108	£60,877
Bournemouth Airport	5	£11,940
Humberside Airport	5	£3,000
Total	**163**	**£217,750**

マンチェスター・エアポート・シティ

（資料）*Manchester Airport City, Development & Infrastructure Framework*.

マンチェスター・エアポート・シティ
エンタープライズ・ゾーン

- **経済効果**：The Manchester Airport City Enterprise Zone is a key economic development opportunity within Greater Manchester. This report seeks to set out new governance arrangements that will underpin and help unlock the job creation potential and financial benefits for Greater Manchester.
- **自治体の土地提供**：The report then sets out details on a series of land transactions between Manchester Airports Group plc (MAG) and the City Council who hold land in Trust on behalf of the other nine districts within Greater Manchester.
- **予算措置**：The Greater Manchester Enterprise Zone (EZ), focused on Airport City, was one of four vanguard zones announced in the 2011 Budget. Following a submission to Government for the formal designation of the Manchester Airport City Enterprise Zone in September 2011 formal approval to Greater Manchester's proposals was received in January 2012.

医大University Hospital of South Manchester (UHSM)・自治体Wythenshawe Town Centreと空港の協力

- **Airport City North:** The core opportunity for a high quality new business district, attracting global companies into grade A offices, high tech manufacturing and research and ancillary facilities (leisure, hotels, retail);
- **Airport City South**: The World Logistics Hub, supporting the operational growth of the Airport and providing opportunities to enhance the logistics role of the Airport;
- **Medipark and Roundthorn Industrial Estate:** An opportunity to promote health and biotech commercial development, related to the research strengths of University Hospital of South Manchester（UHSM）;
- **Wythenshawe Town Centre**: A focus for secondary and back office functions (which will also enhance the vitality of the Town Centre) alongside ancillary retail and leisure development to serve the increased volume of visitors to the area; and
- **Atlas Business Park**: An affordable secondary and back office functions, including business related to the primary operators in Airport City North (for example, support services or companies linked through supply chains).

マンチェスター・エアポート・シティ関連文書

- Manchester Airport City Development and Infrastructure Framework, Executive, 6th April 2011.
- Airport City, Manchester – Greater Manchester Enterprise Zone, Executive, 14th September 2011.
- Greater Manchester Enterprise Zone – Planning Framework and Business Rates Regime, Executive, 25th July 2012.
- Report to the Executive on Greater Manchester Enterprise Zone : Adoption of Manchester Airport City Enterprise Zone Framework Plan 24th October 2012.
- Greater Manchester Enterprise Zone – draft framework plans for Medipark and Wythenshawe Town Centre, Executive, 19th December 2012.
- Manchester Airport City Enterprise Zone: Update, Executive, 26th June 2013.
- Manchester Airport City Enterprise Zone: Proposed Governance Arrangements and Land Assembly, Executive, 11th September 2013.

イースト・ミッドランズ　拡張計画

（出所）Proposal for making the best use of existing capacity in the short and medium terms: Response from Manchester Airports Group (M.A.G)

	2013	Best use	Maximum use
Passenger numbers (mppa)	4.2	6.5	12.5
Direct employment of the express industry in the East Midlands	4,180	6,500	12,500
Direct employment at integrator facilities at the airport	1,334	2,074	3,989
Express industry support of jobs in region	9,071	14,106	27,128
Express industry contribution to regional economy (£m)	267	415	798
International visitors to the East midlands region	2,403	3,738	7,188
International visitors' spend in the East midlands region (£m)	969,330	1,507,401	2,898,849

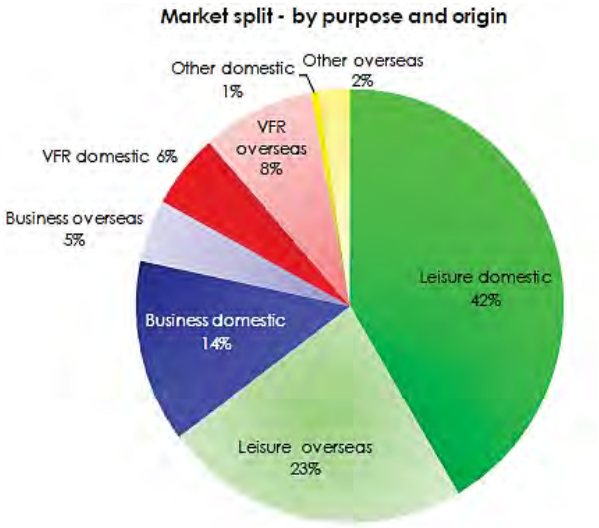
イースト・ミッドランズ　産業クラスター

- East Midlands is important to the local and the regional economy in particular thorough the availability next-day express freight services. Research into the economic and social impact of the airport has shown that including indirect and induced impacts, it generates some £231m of annual GVA.
- The East Midlands is a significant base for the UK manufacturing industry, with major multinational companies in the East Midlands region including Toyota (which exports 80% of the vehicles that it makes), Bombardier, Rolls Royce and JCB.
- As the second largest freight airport behind Heathrow, East Midlands Airport plays a key role in the express delivery market. The airport directly supports about a third of employment in the express industry within the region. It is a major base for express integrators DHL, UPS, TNT and Royal Mail, serving destinations in the USA, Europe and Asia.

エディンバラ　訪問者内訳

（出所）*Edinburgh 2020.*

	Visits (%)	Spend (%)
Domestic	**61**	**53**
Holiday	42	35
VFR	6	6
Business	14	13
Other	1	0
Overseas	**39**	**47**
Holiday	23	25
VFR	8	8
Business	5	7
Other	2	7



エディンバラ　航空需要の充実

（出所）*Edinburgh 2020.*

- A significant proportion of Edinburgh's visitors arrive by plane or train (43% and 29% respectively). Edinburgh's ability to continue to grow visitor numbers will be dependent on improving its services and accessibility by train and plane. This is particularly the case for short break and business markets where direct connectivity is highly advantageous.
- Future air passenger market development will be as much or more about increasing frequency and capacity of existing services (which is more economic for airlines) as developing new routes. Both have great value for the city's tourism industry.
- For long term growth, opening up new markets, particularly those with greatest potential, is clearly important, so it will be an ongoing priority for the city to work closely with Edinburgh Airport in encouraging and promoting new routes.

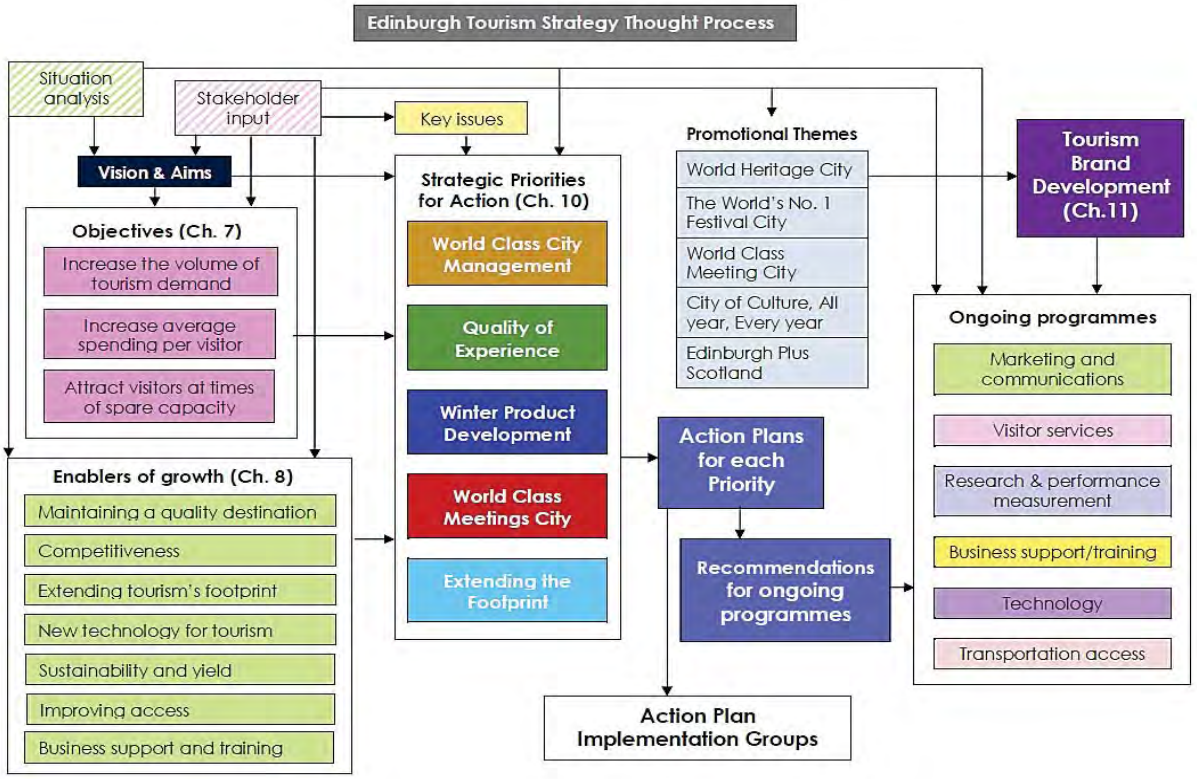
エディンバラ　新規就航先とアクセス改善

（出所）*Edinburgh 2020.*

- Priority new destinations for the Airport include:
  - Canada – Toronto, Montreal and the Middle East (Dubai, Doha and/or Abu Dhabi);
  - The United States – Boston, Chicago, New York, Philadelphia;
  - Asia – Beijing, Hong Kong, Kuala Lumpur;
  - Europe – Luxemburg, Vienna, Helsinki, Copenhagen, Rome, Barcelona, the Baltic States.
- Edinburgh Airport's plan for continuing long term development and enhancement is of fundamental importance to the strategy, to facilitate growth and provide a first class point of arrival and welcome to the city.
- The visitor's experience of arrival will be further strengthened by the advent of tram transport into the city centre.

エディンバラ ツーリズム促進手続き

（出所）*Edinburah 2020.*



ロンドン･シティ空港全景

（出所）London City Airport, *PLANNING APPLICATION, QUESTIONS ANSWERED*.

ロンドン･シティ　地域支援策

（出所）London City Airport, *PLANNING APPLICATION QUESTIONS ANSWERED*.

- London City Airport has an extensive community relations programme, with three employees working full time to ensure that local residents gain from living nearby the Airport.
- Our programmes focus on education, local employment, the environment and health & fitness, and are outlined both on our website (www.londoncityairport.com) and in our community newsletter, Runway News delivered three times a year to 15,000 local households.
- The Airport believes that an open, honest relationship is the best way to operate and works hard to ensure it is a good neighbour and active member of the community.

ロンドン・シティ　パートナー学校

（出所）London City Airport, *2012 SECTION 106 ANNUAL PERFORMANCE REPORT*.

Newham地区	Greenwich地区	Tower Hamlets地区
Britannia Village Primary School	Linton Mead Primary School	Old Palace Primary School
Drew Primary School	Woolwich Polytechnic Secondary School and Sixth Form	Langdon Park Secondary School
Royal Docks Secondary School		
Eastlea Secondary School		
Rokeby Secondary School		
NewVIc Sixth Form College		
Newham College of Further Education		
University of East London		

ロンドン・シティ　教育支援策

（出所）London City Airport, *2012 SECTION 106 ANNUAL PERFORMANCE REPORT*.

Primary Education	Secondary Education	Further & Higher Education
S106 LCY Barnaby Bear Programme -22 groups, 660 young people	'Plane Business' LCY Secondary School Programme promoted in S106 schools 2 LBN, 1 LBTH & 1 LBG	S106 Work experience provided to 48 students
Reading Volunteers at St Luke's Primary, LBN – 30 hours	Building Opportunities and Skills Seminars (BOSS) in 5 LBN schools - 600 students	9 students participating in the S106 LCY University Prize Scheme
Sponsorship of Modern Foreign Language Award at Portway Primary school – whole school competition	Getting Ahead Conference in 4 LBTH schools – 400 students	London Metropolitan University lecture delivered by Airport Director - 40
St Luke's Primary (LBN) Business road show for parents – 100 adults	Modern Foreign Languages Programmes - 90 students	fUeL Employment & Training Fair-150 students
Gainsborough Primary and Daubeny Primary (LBHackney) 'Inspire Sessions' Aspiration Talks -120 young people	Represent London Modules delivered to 4 Schools - 80 students	NewVic 6th Form College (LBN) 'Employment and Training' Fair-200 students
Star Primary (LBN) job fair – 150 young people	Members of the Rokeby and Eastlea School Business Support Groups (LBN)	Sponsorship of NewVic 6th Form College (LBN) Annual Awards Ceremony 'Top Language Student'
Old Palace Primary (LBTH) 'Careers Workshop' -65 young people	Caterham High School (LBR) 'Opportunities Day' event -230 students	NewVic 6th Form College (LBN) European Language Event - 50 students
	Careers Awareness Day for a class from Rokeby School – 30 students	Negus Sixth Form Centre HR Talk (LBG) – 3 students
	St Angela's Secondary School 'Insight to Industry' Day – 150 students	

日本の空港の管理運営の現状

2013年10月1日

関西空港調査会

我が国の設置管理者別空港数の現状

種別	設置管理者	空港名	空港数
拠点空港 （国際航空輸送網または国内航空輸送網の拠点となる空港）	会社 （会社管理空港）	成田国際 中部国際 関西国際、大阪国際	4
	国 （国管理空港）	東京国際 新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇	19
	設置：国 管理：地方公共団体 （特定地方管理空港）	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部	5
地方管理空港 （国際航空輸送網または国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港）	地方公共団体	利尻、礼文、奥尻、中標津、紋別、女満別、青森、花巻、大館能代、庄内、福島、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、富山、能登、福井、松本、静岡(2009年6月供用)、神戸、南紀白浜、鳥取、隠岐、出雲、石見、岡山、佐賀、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣(2013年3月供用)、波照間、与那国	54
その他の空港	国	八尾空港	1
	地方公共団体	調布、名古屋、但馬、岡南、天草、大分中央	6
共用空港	自衛隊	千歳、札幌、小松、美保、徳島 茨城(2010年3月供用)	8
	米軍	三沢、岩国(2012年12月供用)	
			97

2013年9月1日現在

我が国の供用廃止空港の現状

空港名	設置管理者	供用廃止年月	廃止後の使途
弟子屈	北海道川上郡弟子屈町	2009年9月	未利用
広島西	広島県	2012年11月	広島ヘリポート（2012年11月供用開始）
枕崎	鹿児島県枕崎市	2013年3月	メガソーラ(大規模太陽光発電所)→2013年8月起工

（注）2013年９月１日現在。各種資料から関西空港調査会作成

我が国の空港運営収支の現状(1)

	関西国際空港㈱	成田国際空港㈱	中部国際空港㈱
営業収益	**883億円**	**1735億円**	**418億円**
営業費用	**705億円**	**1522億円**	**381億円**
減価償却費	**249億円**	**500億円**	**133億円**
営業損益	**178億円**	**213億円**	**37億円**
営業外収益	**78億円**	**4億円**	**1億円**
政府補給金収入	**75億円**		
営業外費用	**166億円**	**86億円**	**30億円**
支払利息	**161億円**	**84億円**	**29億円**
経常損益	**90億円**	**131億円**	**7億円**
売上高営業利益率(%)	20%	12%	9%

(注）各空港会社の財務資料から関西空港調査会作成。平成23年度の連結決算ベース。

我が国の空港運営収支の現状(2)－１

図 1　国管理空港の収支（減価償却費を含む）

資料：「今後の空港のあり方について」（平成21年5月29日、航空政策研究会）

(注）推計は2005年度データによる。一部2006年度。

5

我が国の空港運営収支の現状(2)－２

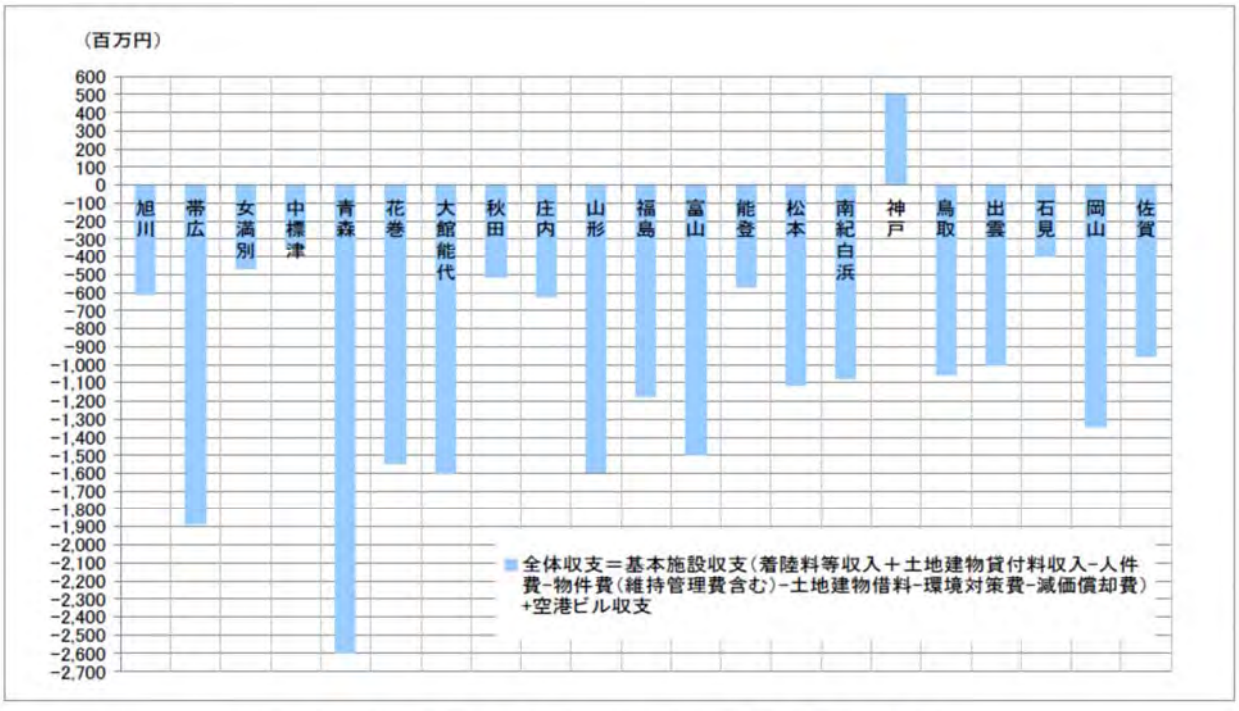


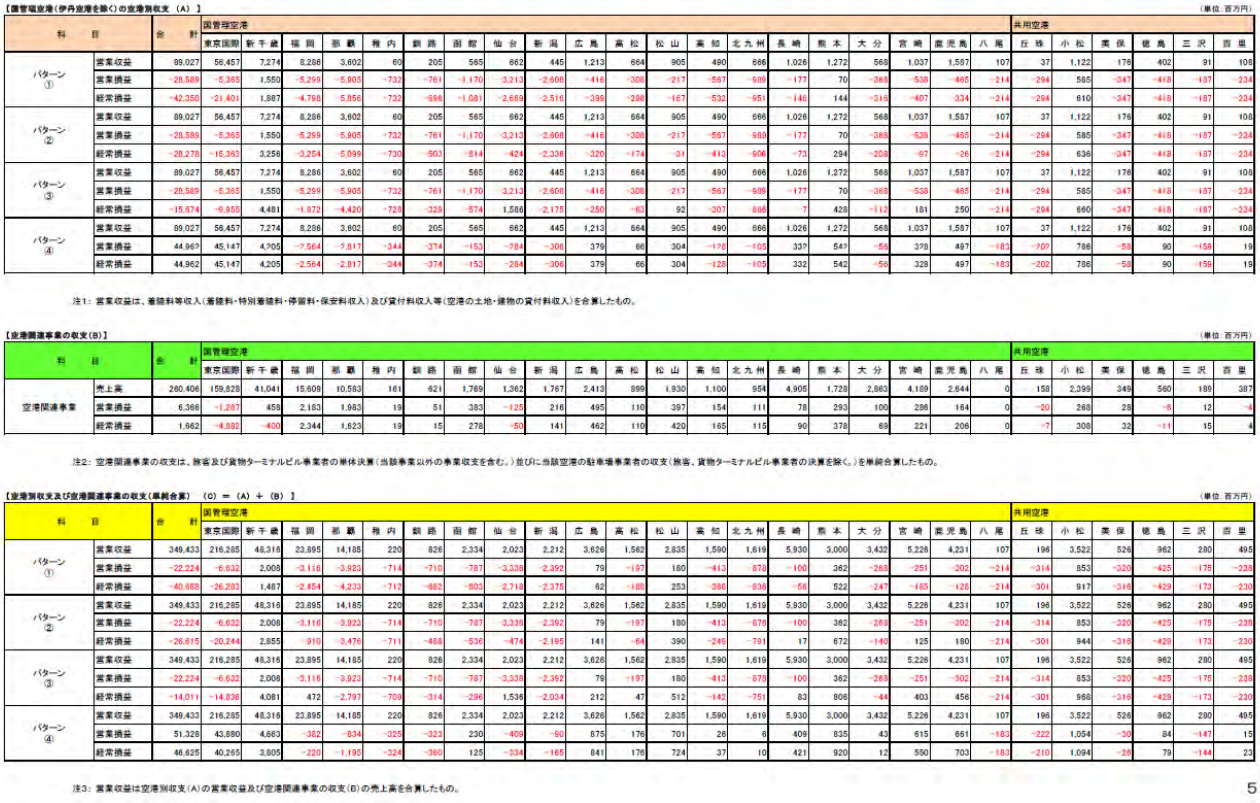
図 2　自治体管理空港の収支（減価償却費を含む）

資料：「今後の空港のあり方について」（平成21年5月29日、航空政策研究会）

(注）推計は2005年度データによる。一部2006年度。

6

我が国の空港運営収支の現状(3)



【国管理空港（伊丹空港を除く）の空港別収支 （A）】 （単位：百万円）

科目		合計	国管理空港																				共用空港					
			東京国際	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	丘珠	小松	美保	徳島	三沢	百里
パターン①	営業収益	89,027	56,457	7,274	8,286	3,602	60	205	565	662	445	1,213	664	905	490	666	1,026	1,272	568	1,037	1,587	107	37	1,122	176	402	91	108
	営業損益	-28,589	-5,385	1,550	-5,299	-5,905	-732	-761	-1,170	-3,213	-2,608	-416	-308	-217	-587	-989	-177	70	-363	-538	-465	-214	-294	585	-347	-413	-187	-234
	経常損益	-42,350	-21,401	1,887	-4,798	-5,856	-732	-956	-1,081	-2,669	-2,516	-399	-238	-167	-532	-951	-146	144	-316	-407	-324	-214	-294	610	-347	-413	-187	-234
パターン②	営業収益	89,027	56,457	7,274	8,286	3,602	60	205	565	662	445	1,213	664	905	490	666	1,026	1,272	568	1,037	1,587	107	37	1,122	176	402	91	108
	営業損益	-28,589	-5,385	1,550	-5,299	-5,905	-732	-761	-1,170	-3,213	-2,608	-416	-308	-217	-587	-989	-177	70	-363	-538	-465	-214	-294	585	-347	-413	-187	-234
	経常損益	-28,278	-16,383	3,256	-3,254	-5,099	-730	-503	-814	-424	-2,338	-320	-174	-31	-413	-906	-73	294	-259	-67	-26	-214	-294	636	-347	-413	-187	-234
パターン③	営業収益	89,027	56,457	7,274	8,286	3,602	60	205	565	662	445	1,213	664	905	490	666	1,026	1,272	568	1,037	1,587	107	37	1,122	176	402	91	108
	営業損益	-28,589	-5,385	1,550	-5,299	-5,905	-732	-761	-1,170	-3,213	-2,608	-416	-308	-217	-587	-989	-177	70	-363	-538	-465	-214	-294	585	-347	-413	-187	-234
	経常損益	-15,674	-9,955	4,481	-1,672	-4,420	-723	-329	-574	1,586	-2,175	-250	-63	92	-307	846	7	428	-112	181	250	-214	-294	660	-347	-413	-187	-234
パターン④	営業収益	89,027	56,457	7,274	8,286	3,602	60	205	565	662	445	1,213	664	905	490	666	1,026	1,272	568	1,037	1,587	107	37	1,122	176	402	91	108
	営業損益	44,967	45,147	4,705	-2,564	-2,017	-344	-374	-153	-784	-306	379	66	304	-128	-105	332	542	-56	328	497	-183	-207	786	-58	90	-156	19
	経常損益	44,962	45,147	4,205	-2,564	-2,017	-344	-374	-153	-784	-306	379	66	304	-128	-105	332	542	-56	328	497	-183	-202	786	-58	90	-156	19

注1：営業収益は、着陸料等収入（着陸料・特別着陸料・停留料・保安料収入）及び貸付料収入等（空港の土地・建物の貸付料収入）を合算したもの。

【空港関連事業の収支（B）】 （単位：百万円）

科目		合計	国管理空港																				共用空港					
			東京国際	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	丘珠	小松	美保	徳島	三沢	百里
空港関連事業	売上高	260,406	159,828	41,041	15,609	10,583	161	621	1,769	1,362	1,767	2,413	899	1,930	1,100	954	4,905	1,728	2,863	4,189	2,644	0	158	2,399	349	560	189	387
	営業損益	6,366	-1,287	459	2,183	1,983	19	51	383	-125	216	495	110	397	154	111	78	293	100	286	164	0	-20	268	28	-6	12	4
	経常損益	1,562	-4,882	-400	2,344	1,823	19	15	278	-50	141	462	110	420	165	115	90	378	68	221	206	0	-7	308	32	-11	15	4

注2：空港関連事業の収支は、旅客及び貨物ターミナルビル事業者の単体決算（当該事業以外の事業収支を含む。）並びに当該空港の駐車場事業者の収支（旅客、貨物ターミナルビル事業者の決算を除く。）を単純合算したもの。

【空港別収支及び空港関連事業の収支（単純合算） （C）＝（A）＋（B）】 （単位：百万円）

科目		合計	国管理空港																				共用空港					
			東京国際	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	丘珠	小松	美保	徳島	三沢	百里
パターン①	営業収益	349,433	216,285	48,316	23,895	14,185	220	826	2,334	2,023	2,212	3,626	1,562	2,835	1,590	1,619	5,930	3,000	3,432	5,226	4,231	107	196	3,522	526	962	280	495
	営業損益	-22,224	-6,832	2,008	-3,116	-3,923	-714	-710	-787	-3,338	-2,392	79	-197	180	-413	-878	-100	362	-263	-251	-202	-214	-314	853	-320	-425	-175	-228
	経常損益	-40,688	-26,283	1,487	-2,454	-4,232	-712	-662	-803	-2,718	-2,375	62	-188	253	-366	-838	-58	522	-247	-185	-126	-214	-301	917	-316	-429	-173	-230
パターン②	営業収益	349,433	216,285	48,316	23,895	14,185	220	826	2,334	2,023	2,212	3,626	1,562	2,835	1,590	1,619	5,930	3,000	3,432	5,226	4,231	107	196	3,522	526	962	280	495
	営業損益	-22,224	-6,832	2,008	-3,116	-3,923	-714	-710	-787	-3,338	-2,392	79	-197	180	-413	-878	-100	362	-263	-251	-202	-214	-314	853	-320	-425	-175	-228
	経常損益	-26,615	-20,244	2,855	-910	-3,476	-711	-468	-536	-474	-2,195	141	-64	390	-245	-791	17	672	-140	125	180	-214	-301	944	-316	-429	-173	-230
パターン③	営業収益	349,433	216,285	48,316	23,895	14,185	220	826	2,334	2,023	2,212	3,626	1,562	2,835	1,590	1,619	5,930	3,000	3,432	5,226	4,231	107	196	3,522	526	962	280	495
	営業損益	-22,224	-6,632	2,008	-3,116	-3,923	-714	-710	-787	-3,338	-2,392	79	-197	180	-413	-878	-100	362	-263	-251	-202	-214	-314	853	-320	-425	-175	-228
	経常損益	-14,011	-14,836	4,081	472	-2,797	-709	-314	-296	1,536	-2,034	212	47	512	-142	-751	83	808	-44	403	456	-214	-301	968	-316	-429	-173	-230
パターン④	営業収益	349,433	216,285	48,316	23,895	14,185	220	826	2,334	2,023	2,212	3,626	1,562	2,835	1,590	1,619	5,930	3,000	3,432	5,226	4,231	107	196	3,522	526	962	280	495
	営業損益	51,328	43,880	4,863	-382	-634	-325	-323	230	-409	-60	875	176	701	28	8	409	835	43	615	661	-183	-222	1,054	-28	84	-147	15
	経常損益	46,625	40,265	3,805	-220	-1,195	-324	-360	125	-334	-165	841	176	724	37	10	421	920	12	550	703	-183	-210	1,094	-28	79	-144	23

注3：営業収益は空港別収支（A）の営業収益及び空港関連事業の収支（B）の売上高を合算したもの。

5

7

資料：「平成23年度空港別収支（試算結果）」（国土交通省）の別表

我が国の空港運営収支の現状(4)

売上高ランキング （単位：千円、▲はマイナス）

順位	商号	売上高	前年度比
1	日本空港ビルデング(株)	108,164,000	10.9%
2	北海道空港(株)	38,197,338	▲5.6%
3	大阪国際空港ターミナル(株)	20,350,000	▲0.6%
4	福岡空港ビルディング(株)	14,965,000	3.3%
5	那覇空港ビルディング(株)	9,306,513	2.4%
6	長崎空港ビルディング(株)	4,607,147	▲5.2%
7	宮崎空港ビル(株)	4,005,393	▲9.5%
8	大分航空ターミナル(株)	2,801,861	▲3.9%
9	鹿児島空港ビルディング(株)	2,799,000	4.4%
10	広島空港ビルディング(株)	2,028,066	1.8%

経常利益ランキング （単位：千円、▲はマイナス）

順位	商号	経常利益	前年度比
1	福岡空港ビルディング(株)	2,094,000	18.6%
2	日本空港ビルデング(株)	1,682,000	▲45.6%
3	大阪国際空港ターミナル(株)	1,283,000	37.9%
4	那覇空港ビルディング(株)	1,134,593	13.3%
5	松山空港ビル(株)	456,355	0.3%
6	名古屋空港ビルディング(株)	420,000	9.4%
7	北海道空港(株)	375,707	▲75.4%
8	熊本空港ビルディング(株)	363,447	▲18.7%
9	広島空港ビルディング(株)	359,567	▲24.1%
10	仙台空港ビル(株)	350,220	▲10.8%

資料：「2010年度　空港ターミナルビル経営動向調査」（東京商工リサーチ）

8

我が国の空港における就航インセンティブの事例

就航インセンティブ		実施事例	備考
着陸料減免	当該空港に着陸する航空機の着陸料を減免する	多数の空港で実績あり	新規就航については、初年度着陸料全額減免の空港もある(静岡、関西)。　定期便・チャーター便とも全額免除(松本)
施設利用料減免	空港内の施設について、航空会社あるいは利用者の使用料金を減免する	多数の空港で実績あり	秋田空港は、航空会社のターミナルビル使用料金を減免。旭川空港は、国際定期便運航会社に対し、事務室、国際線専用施設を無償貸与。
搭乗率保証	基準とする搭乗率を下回った場合、下回った乗客数の運賃分を航空会社に保証金として支払う	能登空港	能登空港は目標搭乗率(62%)を上回った場合は、航空会社が協力金を支払う。
運賃助成	当該空港を発着する路線の利用者の運賃を補助する	多数の空港で実績あり	パスポート取得費補助のほか、当該空港を利用するツアー商品の造成に対する補助(旅行会社)形式もある
貨物取扱補助	当該空港で取り扱われる貨物に対して補助	中部空港、小松空港、北九州空港	中部(5～10円/kg)、小松(1～5円/kg)、北九州(30円/kg)　※中部は、増量分・切り替え分が対象。
アクセス交通補助	当該空港のアクセス交通事業者への補助のほか、利用者のアクセス費用・駐車場に対する補助・割引を行う	多数の空港で実績あり	リムジンバス、貸切バス、乗り合いタクシー、レンタカー
経費補助	グランドハンドリング、保安検査業務などの経費を補助する	多数の空港で実績あり	新千歳空港の補助対象は、新規の国際定期便運航の航空会社。
施設整備費補助	空港内の施設を整備する経費を補助する	新千歳空港、松本空港、佐賀空港	新千歳空港は、国際貨物施設、松本空港はカウンター設置費用、佐賀空港は国際LCCの国際線専用施設工事費の補助(10/10)
機体無償貸与	当該空港を運航する使用機材を、空港を管理する自治体が購入し、航空会社に無償貸与する	但馬空港	

9

(注)「航空・空港の利用促進のための取組調査」(東京航空局・大阪航空局)のほか、各種資料から関西空港調査会作成

平成 25 年度　第２回　空港と地域研究会

〇日時：平成 25 年 11 月 11 日（月）14:30～16:30
〇場所：たかつガーデン　２階　鈴蘭の間

次第

１．開会

２．話題提供

「空港と地域活性化」（仮題）

株式会社　ANA 総合研究所　主席　須藤　誠

３．閉会

空港と地域研究会

第２回研究会　出席者名簿

（順不同、敬称略）

主　査

野村　宗訓	関西学院大学　経済学部　教授

メンバー

大藪　典子	神戸空港ターミナル株式会社　代表取締役常務
西谷　泰生	株式会社Ｊプロデュース　第２営業局第２営業部長
伊縫　憲幸	株式会社日建設計　プロジェクト開発部門企画開発部　主管
日下　郁恵	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門総合政策グループ主任
木下　祐輔	三菱UFJリサーチ＆コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第１部　研究員
藤本　勝	五洋建設株式会社大阪支店　調査役
星加　俊史	日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部　次長
滝本　哲也	株式会社南海エクスプレス　ソリューション営業部　取締役
福盛田　真義	株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課　副調査役

オブザーバー

小堀　博	ANAホールディングス株式会社空港・施設企画部　主席部員
周藤　英	大阪府政策企画部空港戦略課　主査
佐々木　雅彦	兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課　主査
野口　浩	大阪市都市計画局計画部　空港等広域計画担当課長
岡山　裕司	神戸市みなと総局空港事業室　推進課長

副　査

事務局

山内　芳樹	一般財団法人関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長
小西　桂	一般財団法人関西空港調査会　参与
羽根田　淳	一般財団法人関西空港調査会　調査研究グループ　課長

第 2 回　空港と地域研究会議事録

日時：平成 25 年 11 月 11 日(月)　14：30～16:30
場所：たかつガーデン(大阪府教育会館) 2 階　鈴蘭

○講演

「空港と地域活性化」　　株式会社　ANA 総合研究所　主席　須藤　誠

1.自己紹介

2.ANA 総合研究所の紹介

2.1　航空会社グループが地域活性化に取り組む背景

航空会社グループによる地域の活性化は少し異色なのではないかと思うので、何故それに取り組んでいるのかということを簡単にご紹介したい。

日本人が生まれている地域をみると、1950 年に生まれた者が首都圏で 14%、2010 年生まれになると 28%で、シェアは倍になっている。東海圏、関西圏も 7%・10%から 10%・14%と、およそ 1.5 倍にシェアが伸びている。この三つを合わせると、2010 年では都市圏生まれが過半数になっている。U ターンラッシュという言葉は死語になる可能性がある。里帰り需要が無くなっていくと考えると、運輸業としては故郷に代わる行きたい場所を作っていかないと事業が立ち行かない。行ってみたい色々な個性豊かな地域を増やせれば交流を拡大できると考え、地域の活性化に取り組んでいる。都心と対極にある田舎らしい地域の方が個性的なので、より田舎らしい個性を伸ばせるお手伝いが出来たらと考えて取り組んでいるために、お付き合いがあるのはローカル色の強い地域が多くなっている。

ANA グループには、旅客輸送のみならず、観光・ホスピタリティ・物流・ブランディング・国際展開などの知識や経験があるので、これらをうまく組み合わせて地域の活性化のお役に立てればと思って活動している。

2.2 地域活性化事業の内容

地域が活性化をしてその魅力が高まれば、都市圏や海外と各地域との流動を増やすことが出来る。私共は都市計画のようなハード面の事業は出来ないので、主には次の 2 つのことに取り組んでいる。

一つは「ヒトをつなぐ」。定住人口を増やすのは難しいが、交流人口ならチャンスはあると思うので、人をつないでいくということである。

もう一つは「モノを広める」。その土地にあるものを外に広める。特に、大手の流通に乗らないような、ロットは少ないが地域にある良い物の紹介をしていきたいと考えている。

観光旅行に限らず、移動したいと思って頂くのが大事だと思うので、高齢化が進んで農作業などが厳しくなっているエリアに若者を送り込んで、体験がてら実際にやってもらうようなことのサポートも行っている。「ボランティアホリデー」と呼んでいる。

『ヒトをつなぐ』交流促進事業で取り組む「地域の魅力の発掘」については、地域の方には日常になっているためになかなか気づけない魅力を、ヨソ者の目で拝見しながら発掘していく活動になるが、大学と連携してワカ者の目も取り入れたり、留学生による海外の目も取り入れたりしながら、色々な魅力の発掘をしていきたい。「風土」と聞くとそこの土地に根差した文化のような印象を受けるが、その字は「風」と「土」からできている。土はネイティブ、風はよそから吹いてくる。土地をよくご存知の方とよそから来たものが組み合わさることによって地域の魅力を高めたいと思いながら活動している。

「モニターツアー」では、実際にこのように地域を満喫してもらったらどうだろうかという案を作り、そこにANAの社員たちにモニターとして参加させている。社内の福利厚生制度で、空席があったら安く航空券を利用できるので、現地集合のモニターツアーでも参加者を募りやすい。社員も積極的に取り組んでいる。北海道白糠町は釧路市の隣にある町だが、ここに日本で唯一メイプルシロップが取れるエリアがあり、酷寒の2月の末から3月の初旬2週間ぐらいしか取れないが、採取体験ツアーは若い女性の関心を呼び、その後商品化されている。

「おもてなし力向上」はリピーター獲得のために最も必要である。魅力があるということを聞きつけてお越し頂いても、再び来て頂くのは難しい。次々新しいものが出来ている中で、風光明媚というだけで再訪してもらうのは無理であり、その土地へ行ったときの居心地の良さが求められる。里帰りが良い例で、おじいちゃん・おばあちゃんに会いに行く、ほっこりしていて居心地がいい、また会いに行きたいと思う。都市で生まれた者の第2のふるさとになるためには、一度来ていただいた方に居心地の良さを感じてもらうことが大切で、そのために町を挙げておもてなしの力を向上させていかなければならない。客室乗務員経験者を中心にそのお手伝いをしている。

「プロモーション」では、様々な媒体を使って、ANAご利用のお客様を中心に、地域情報の発信を行っている。

『モノを広める』物産の振興では、マルシェと呼んでいる地域の特産品販売をANAグループの中で行って頂くことにしている。マルシェには物を売る目的もあるが、シティセールスそのものだと思っている。地域の方に来て頂いて、実際にこうやって食べるとおいしいとか教えて頂きながら販売している。そのような機会を通じて地域との心理的な距離が縮み、次の休暇にその土地を訪れている社員も少なからずいる。ANAグループの中で行うメリットとして、買わなかった理由をアンケートで聞ける点も挙げられる。買わなかった理由として多く挙げられるのは、量の多さ。都市圏では核家族や一人暮らしが大半で近所づきあいも少ないことが、地域に住んでいると実感できていない場合も多い。

こちらの図は、地域活性化支援事業の実績地域として、実際に社員を派遣しているエリ

アだけを抜き出して紹介している。社員が駐在しているケース、毎月 1 週間程度出張で訪問しているケースなどがある。取り組み内容は様々で、同じパターンを当てはめることはない。何故なら個性を伸ばすための支援であるので、必然的にそれぞれ違う取り組みになる。例えば愛媛県宇和島市は、真珠の生産量が日本一だが、伊勢志摩に比べると名前が通っていない。出荷しておしまいなので、市民も知らない。折角日本一があるのだから、もっと真珠で町おこしをしましょうというのがテーマである。宇和島市には客室乗務員を駐在させ、B 級の玉でアクセサリーを作り、それをカジュアルに着こなす運動に取り組んだ。クールビズならぬパールビス運動と銘打って、今では市議会議員・市役所職員の多くの男性も社章の代わりに真珠のアクセサリーをつけている。最近ではパールエステの普及活動にも取り組んでいる。

3.旅行のトレンド

旅行に着目してお話ししていく。

20 代から 30 代半ばまでの比較的若い世代が旅行先を選んだ理由として、誘われた、口コミがあった、などが他世代より多くあげられており、人づての情報に敏感である。旅の行先は失敗しないように他人の意見を重視するようだ。旅行商品の購入決定ポイントについては、若者もプラン・体験内容を重視している。安ければ良いという傾向は見受けられない。一泊だけは贅沢に最高級旅館、残りは格安の宿に泊まるというように、工夫している若者もいるようだ。

初めての方とリピーターの方の比較では、訪問理由として、リピーターは交通の便が良かった、宿泊施設が良かった、家族や知人親戚がいる、なじみがあったから、を重視している。宿、親戚・知人は居心地の良さにつながる要素と言える。

かつては大量定型が主流だったが、現在は個人旅行型に変わっている。個人で動かれると、受け入れる側にとっては非効率になるわけだが、それをいとわずにやれるかどうかが大事だと思う。発地型の旅行開発から着地型の旅行開発へ移行すると、旅行会社は広く手数料を受け取るビジネスモデルなので、難しさも出てくる。私共のように長距離の輸送を事業として持っている場合は、手数料を頂戴せずに現地にお金が落ちる仕組みであっても、航空を利用するお客様が増えれば全体では採算が合うので、積極的に地域活性化に絡んでいきやすい。

地元の方に日常生活を見せる仕組みを積極的に作ってもらいたい。実際に地域の活性化のために地方に入っている担当者の話では、本当は観光客に来て欲しくないと思っている住民が少なからずいるようだ。収入につながる実感がない一方で、うるさくなる、ゴミが増える、というようなマイナス面は想像しやすいので、そこそこ豊かな生活を送れている現状もあって、ご年配の方を中心にあまり積極的でない場合もある。それに対し、若い方に加えて、女性が地域を変える力になると思う。郷土料理をはじめ地域生活を作り出しているのは女性であり、地元の寄合などのしがらみとも関係が薄い。

長崎市が取り組まれている「長崎さるく」は、街歩きをするだけだが人気がある。旅人が地元に触れられるからである。地元の方にご案内を頂いて、ゆっくりぶらぶらと歩く。コース設定では、あえて有名な観光地は外し、地元の友人・親戚に案内してもらっているような感じのコースにしてある。ガイドにあたっては、恋人や家族など好きな人に伝えるように話す、必ずしも標準語で丁寧に話す必要はない、というようにされている。ありのままの地元が外の人に尊重されるようになると、地元の方は誇りが持てるし、街を綺麗にしようという意識も高まる。非常に素晴らしい形で成果を上げている。

どちらかの町を訪問中に時間ができて、タクシーの運転手さんに「何処かいいところに2時間ぐらいで連れて行ってくれませんか」と言うと、「うちの町には大したものは何もないのですよ」と、困られるケースがある。何か目玉があればそこへ連れて行けるのに、という話も聞くが、市民一人ひとりが謙虚になり過ぎずに自分の好きな所を紹介することも、町を挙げての立派なおもてなしになると思う。

手前味噌になるが、2時間程度のモニターツアーを作るときに、秋田県では曲げワッパ作りやわら細工作り、炭焼き体験など、秋田県の方が日常的にやられているところを少し開放して頂き、教えて頂いている。島根県では、ゆずの収穫やわさび棚の整備の手伝いに、石見神楽への参加を特典につけるなどしている。大きな需要ではないが需要は存在するので、需要の大きさに見合う仕組み作りを考えることがポイントだと思う。

観光での印象は、最終的に町全体の印象に他ならない。日本海側の地域に行くと、どちらの地域も「うちの夕日が一番きれい」とおっしゃる。一人ひとりにとってそれは本当だと思うが、それだけでもう一回観光に来てもらうには無理がある。ソフトの組合せが大事となる。

旅行者は県境や市町村の境界を意識せずに動くので、受け入れる側にもそういう感覚がなければならない。合併前の旧市町村同士でさえうまくいっていないところも多いが、危機感が無さ過ぎると言わざるを得ない。こちらの地図は、西日本の空港がどこにあるかを書いたもの。赤線で県境も記してある。空港の数の多さと、これだけの数の空港があれば周遊に便利だということが分かって頂けると思う。但し、周遊するには県境をまたぐ場合がほとんどである。島根県益田市に空港がある。益田市民はなぜ益田空港ではないのかとおっしゃるが、益田空港ではどこだか分かってもらえないと認識して、島根県西部が石見（いわみ）地方であることから石見空港にし、これでも分わかってもらいにくいということから、萩・石見空港という名称になっている。萩市は山口県である。立派な判断だと思う。萩・石見エリアで広域の利用促進組織も作られているが、このように一つの地域で完結させようとせず、広域で考える必要がある。

4.空港と地域の活性化の方策

空港と地域活性化と一言で言っても、地域の範囲はそれぞれの方が持っているイメージによって変わると思う。まずは小さめの地域、空港周辺ぐらいのイメージでお話をさせて

頂く。

空港が、地域住民のための施設にもなって、地域全体を活性化できないか。空港周辺地域までを空港とみなし、そこを魅力的な場所に出来ないか、というアプローチである。旅行者も最近は個人型になって現地をしっかり見たいというニーズもあるので、地域の方をうまく絡めることによって、航空利用者にも地域の方にもメリットを生み出せないか、ということになる。空港と空港周辺地域を仮に空の広場と呼ぶとすると、ここを活性化させるにはどうしたら良いかを考えていけば良いわけだが、全体をコーディネートする方がいないと個別最適の集合になり発展は望めないので、誰がどの様にうまく担っていけるのかも課題となる。経営センスと地元調整能力を持ち合わせているならば、空港ビルディングが役割を担えればスムーズではないかと思う。

道の駅を考えてみると、道の駅に寄りながらドライブをする方もいらっしゃるぐらいで、非常にうまくいっている例であると思う。道の駅は、休憩、地域の連携、情報発信という 3 つの機能を果たすことを目指している。地のものが置いてあり、道の駅の駅長が利用者と地域のコーディネート役をしている。この発想を空港にも取り入れていってはどうか。現在、石川県の能登空港と秋田県の大館能代空港は道の駅に認定されているが、人気の道の駅に比べるとややさびしい感じで、空港を空の広場にする取り組みはどこも本格的には出来ていない。ターミナルビル内の物販店で地のものを中心にラインアップするというようなことが進められてはいるが、さらにどのように地域との連携を深めていくかが課題である。

鳥取県の米子空港ではゲゲゲの鬼太郎を全面的に押し出している。空港だけでなく、駅も道も鬼太郎だらけである。町を上げて鬼太郎で徹底している点が他との違いである。徹底、は大事なキーワードだと思う。また、米子空港は最終便が出た後も空港内の店が営業している。米子空港は自衛隊基地と隣接していることもあり、自衛隊員の方が米子空港で食事をして帰る。飛行機が 20 時に出た後も居酒屋は 22 時まで営業ということで、航空利用者のみならず地域住民にも利用されている空港の例である。

佐賀空港ではマイエアポート運動が展開されており、佐賀空港をマイエアポートとして利用すると色々な特典がある。素晴らしいと思うのは、佐賀県の職員が、佐賀県内だけでなく福岡県南西部の企業まで空港利用の営業に回っていることだ。特典としては、ラウンジが使えるとか、無料の朝食出る、朝刊が出るというような、利用者に嬉しいサービスだ。もともと大阪線・名古屋線もあったが、現在東京線だけになってしまった。その東京線に限って言えば、マイエアポート宣言が始まって以降、2009 年、2010 年、2011 年と利用者は伸びてきている。しっかりとした佐賀空港ファンを作っていると言える。

石川県の能登空港では、ターミナルビルを地域の拠点にしようという発想で、行政センターを兼ねている。パスポートも取れる。賑わい創出事業で行われているイベントは、ほとんど飛行機と関係がない。例えばクラッシックカーの展示など、地元の方向けのイベントである。地元の方々がいる空港が、航空利用者にとって楽しくないはずがない。なお、能

登空港は日本で最初に道の駅に認定された空港である。

5.空港と地域交通網

地方の自動車文化には問題がある。歩いて 5 分程度の所へ行くにも軽自動車を運転して行くような生活をしているので、歩くとかバスを乗るという発想がほとんどない。高齢の旅行者は知らない土地でレンタカーに乗りたくはない。外国人旅行者もレンタカーには乗らない。そうなると、彼らの移動手段はどうするのかということになる。

ぶらっと来た航空利用の個人旅行者が、レンタカーでなく二次交通を使いたいというニーズがある場合、小さな需要なので対応が難しいとは思うが、何とか工夫はするべきではないか。生活者と観光客がまるで違う動きをしているのであれば、その需要を重ね合わせることは出来ないが、少しバス路線を曲げるとか伸ばすということによって両方の需要を満たせる路線があれば、そういうことはやっていった方が良い。

取り組みの例として、データ把握によるバス路線最適化がある。バスでは、どのようなお客様がどこからどこまで乗っているのか、マーケティングがされていない場合が多い。データでなく運転手の肌感覚情報に頼っている。路線やダイヤの設定にあたり、データを活用しているバス会社もある。

もう一つの取り組み例は、ハブ＆スポークの路線網でバスを運行しているケースがある。乗り継ぎを前提としたハブ・バスターミナルが設置されていて、そこには屋根もあって、傘を使わなくても乗り継ぎで濡れることはない。乗り継ぐバス同士もなるべく近づけている。空港がハブ・バスターミナルを担い、地域生活者にも個人旅行者にも二次交通を使ってもらうのは一つの発想だと思う。

結節、というのも大変重要なテーマとなる。例えば鹿児島空港は、高速道路のインターチェンジから 1 キロの所にあるが、何故 1 キロ手前で高速道路を降りなければいけないのか。技術的に難しい点もあろうが、これを一体化させる場合、どういう方法が考えられるのかを検討している。道路と空港を直接結節させ、インターチェンジを空港に引き込むというのが一つのやり方。二つ目は、高速道路と空港を歩道橋でつなぎ、パーキングエリアと空港の駐車場を連絡させる方法、三つ目として、空港ビルを高速道路寄りに移設させてサービスエリアを兼ねさせる方法などが考えられる。これらのハード変更を伴う方法の他にも、ETC で高速道路を下りて空港に行って戻るのを無料化させる案もあり得る。国の直轄事業で行われている道路であれば、通行料は無料でサービスエリアもないので、その機能を道の駅などが担っている例はいくらもある。まだ決定的な案を出せているわけではないが、空港と高速道路を少しでも近づけられないかという検討の着眼点だけご紹介しておく。

伊丹空港も同様に、高速道路と近くて便利ではあるが、中途半端とも思える。サービスエリア、パーキングエリアと空港とを一体化させるということが考えられないか。千葉と東京をつないでいるアクアラインという高速道路では、海上にあるサービスエリア「海ほたる」が名所となっている。空港とそういう連携ができないか。関西空港は行き止まりなので通過

する高速道路利用者を引き寄せる発想はとれないが、何かと結節させられないか、一体化させられないか考えていくのは有益と思う。

空港と地域活性化について、地域を空港周辺ととらえて話してきたが、羽田空港の場合には 500 ㎞圏内ぐらいが活性化させるべき地域かも知れない。羽田空港から 550 ㎞の円を描いてみると西端は岡山となるが、航空と鉄道の分担がおよそ 1 対 1 になる地域である。北側は青森であるが、それより手前の福島・仙台・盛岡には航空は飛んでおらず新幹線が運行されている。航空会社の立場で言うと、九州・四国から羽田までお連れした方を東北へ連れて行けないのを歯がゆく思っている。また、海外の方を羽田までお連れしたときも、そこから先の国内は北は北海道、西は大阪以西にしかお連れ出来ない。羽田空港のような空港であれば、新幹線を羽田空港に引き入れて、世界と日本各地とのシームレスな乗り継ぎを実現させるべきである。東京駅と羽田空港の距離は短く 10 ㎞ちょっとであり、国全体を考えるときに羽田空港と新幹線を結節させて相互に機能を補完させるべきだと、私は個人的に考えている。

6.空港へのニーズ

空港にどのような付加価値をつけるべきかを考えるため、少し前のことになるが、空港周辺の方にアンケートをとったことがある。空港と市内が近く利用客はビジネスマンが多い富山空港や、逆に空港から市内が遠くビジネスマンが少ない鹿児島空港などを対象とした。富山空港周辺住民の場合、東京に展開する有名レストランの支店や東京に展開する有名スイーツの店が欲しいという結果が出た。富山空港に東京そのものを期待していると思われる。市内から遠くなると、よほど明確な用事がないと地元の方は空港に行こうと思わないためか、顕著な傾向は見られなかった。現在、市内から近い空港の商業施設が小さいが、東京とそこでしか手に入らない、味わえない店ばかりを誘致するのは面白いかも知れないし、市内から遠い空港には郊外型のアウトレットモールなどにヒントがありそうである。

7.マイエアポート

地元の方に、空港を飛行機に乗らなくても自分のところの空港だと思ってもらうために、色んな取り組みがされている。その一つがご当地空港、愛称をつけていくことである。

ご当地プレートというのもある。原付のバイクのナンバープレートは道路交通法上のナンバープレートではなく市町村に税金を納めた証明書なので、どのような形にするかは自治体で決めることができる。その自治体ならではのナンバープレートを取り入れている自治体が増えてきた。伊丹空港がある豊中市は飛行機をモチーフに入れている。新幹線基地のある摂津市は新幹線を、天橋立のある宮津市は天橋立をデザインしている。情報発信のための様々なツールをすべて連動させて、一本の明快な筋が示せれば、中の人にも外の人にも分かりやすい。

私共もご当地プレーンを飛ばしている。現在 6 機あり、機体に小さく自治体名を入れてあ

る。その機体の客室内のシートポケットには、当該自治体を紹介するシートを入れている。
以上、日本に行ってみたいところを増やし、日本各地を、ひいては日本全体を活性化していくために考えていることをお話しさせて頂いた。

○質疑応答

・社員を派遣している地域は、ANA が飛んでいるエリアの空港をベースにされているのか。

→営業上の施策ではないので、ANA が飛んでいるところにこだわってはいないが、空港のある地域とは日頃から接点が多い。

・実際にツアーを組んでいる話があったが、ANA の飛行機に乗ってもらうエージェントを通して具体化されているのか、スポットで一般ツーリストの方に来て頂くのか、コンスタントに地域に入っていくことになっているのか。

→地元の旅行代理店に着地型旅行商品を作ってもらって、それを支援する形である。

・空港と高速道路の結節機能を高めようという提案だが、どこまで具体的に進展しているのか。

→まだ勉強会の域を出ておらず、実現にあたっての課題を整理しているところである。

・能登空港に台湾からのチャーター便で加賀屋に泊まって黒部立山を回るツアーが人気があるというのを TV で見た。外国の方が日本の地方に行くツアーは他にあるのか。今の話が発展していけば、関空に来られた人が国内線を使って地方に行くという見通し、手ごたえはあるのか。

→初めて観光に行く国であれば、まずは団体旅行で行ってみるのが一般的である。日本を初めて観光する方々にどういう印象を残すかが重要で、行き損ねたもっといい所がありそうだと感じて頂くと良い。台湾などからは、雪だけで珍しいと評価されるので、日本の冬の閑散期が意外とメインシーズンとなる。欧米からはスノーモンキー（温泉につかる日本猿）だけを見に来る方もいる。誰かが仕掛けた訳ではなく、インターネット上で口コミが拡大していったようだ。イギリスなどから、個人でバードウォッチングに来られる方もいる。もともとが貴族のたしなみのため裕福な方も多く、滞在期間が長く、消費も大きい。

・中部・北陸地方では、能登空港から入ったアジアの旅行者がセントレアから出ていく昇龍道プロジェクトに力を注いでいる。北海道の中でも、外国人旅行者が異なる空港

を利用して、道内を周遊旅行できる商品を開発している。ただインバウンドとアウトバウンドのバランスをエアラインがうまく見出していくのは難しい。限られたエリアにおいて需要が取れるところだけになりそうだが、このような動きを促進するために、誰が仕掛けを作ればいいのかよく分からない。

→日本は空港が多い。分布だけ見れば、違う空港から出入りする方がむしろ自然だと思う。外国人旅行者の国内手配はランドオペレーターが行うが、そこの国の方で日本に住んでいる方が行っている場合が多い。そこでは、せっかく来て頂いた方に、土産をいっぱい買わせて手数料を稼ごうとしたり、どこでも食べられるようなものを食べさせているケースが少なくない。おもてなしの心からはかけ離れており、将来に禍根を残すこととなるので質を高めるべきだが、北海道などではそのような需要をあてにせざるを得ない苦しい宿泊施設がたくさんあるのも事実である。

・アンケートはどのような方法でとっているのか。質問事項はだれが設定したのか。また、この 4 つの空港以外で調査はしているのか。４つの空港では映画館、専門書店があるとか共通項はあるのか

→空港周辺に住まわれている方に対してインターネットで実施した。インターネット調査を専門にしている業者にご協力頂いた。設問は ANA 総合研究所で設定した。

→とっていない。当該 4 空港を交えた研究会を行ったことがあり、その際にサンプルとして調査対象にした。

・空港を実際に利用している方々への対象のアンケートはあるのか。

→ANA 総合研究所で持っているものはない。ANA グループ会員向けアンケートは ANA 本体がマーケティングの一環で行っている。お客様の声は、ANA 本体のお客様窓口にも寄せられる。苦情ではなく、ご提案ととらえ、それを如何に企画に変えるかという前向きな姿勢で分析している。

・具体的に利用者の方に対して聞いているデータはあるのか。

→実施している施策について、マーケティング部門が評判を聞く場合がほとんどである。お客様窓口へのご意見の分析もしている。一例として、羽田・成田以外の全国の 12 のラウンジの飲食物の共同調達を拡大させた過ぎたために地域の特色がなくなり、例えば熊本のラウンジは球磨焼酎がなく芋焼酎ばかりとなっていた。お客様のご指摘で反省し、むしろ地域の特色は出していくべきものとして、現在では「ご当地銘品サービス」を展開している。

・地域活性化が成功するためには地域の方々、参画した方々へのメリットがないと最終的に成り立たないと思う。ANA 総研の収益的な目標があるのか。それがないのなら何か指標を持って何年か後にはこうしたいというものがあるのか。いろんな地域で事業されているが、能動的に行かれているか、受動的に行かれているか、課題を見つけてそちらに提案に行って仕事をされているのか、地域から受けて課題を解決してほしいという事でされているか。

→少子高齢化による人口減少や人口の都市集中を背景として、構造的に減少していく交通需要をどう食い止めるかについて考えているのであり、何年後にこれだけ儲けたいとまでは考えられていない。

→自治体や地域とのおつきあいの仕方については、何かをして欲しいと受け身で思っているところとではなく、何とかしたいと思っているがサポートが欲しいという能動的な自治体のお話を伺いながらやっている。

・交流事業の拡大というと関西空港でいうと LCC の台頭があげられるが、LCC については協力したいという意向なのか。

→茨城空港を造ることになった時に ANA 総合研究所でコンサルティングをした。茨城空港は国内線を誘致するための設計がされていたが、海外から LCC・チャーターを誘致するコンセプトに変更するように提案し、現在の春秋航空乗り入れにつながっている。航空マーケットの拡大に向けて、航空機利用の入口のハードルが下がることについては歓迎している。一方で、LCC と既存の航空会社のマーケットが重複してしまうと難しさも出てくる。航空機や燃油の調達価格が、LCC と既存航空会社が違うわけではないので、マーケットも同じになると違いが出しにくくなるだろう。オペレーションの部分でのコスト削減が LCC の特徴なので、セカンダリー・サーダリー空港を利用して違いを出すのが良いと思うが、そのような空港が国内に少ないので、日本は重複しがちなマーケットかも知れない。

・これからアジアの LCC がどんどん入ってくる時代になってくるので、利用者の満足度を高める施設が制限エリアの内なのか外なのかでも対応が違ってくる点を認識する必要があると思う。当然だが、制限エリア内で集客してくつろいでもらって、リピーターを作る方がいいように感じる。

・一点目、実際に地域にお金を落としてもらえるか。LCC が就航してもゴールデンルートの方に行ってしまって茨城空港ではお金が落ちないのではないかという話があって、茨城の地域でお金を落としてもらうのにはどうしたらいいか課題があると伺っている。二点目は、例えば九州新幹線の開通、観光ツアーバスとかいくつか他との競合が発生

してしまう。他との差別化を今後どうされるのかの戦略についてお聞きしたい。

→春秋航空が乗り入れている高松空港に行った時も、同様の悩みをおっしゃっていた。乗客が県内で一泊することを前提に補助金を出しているが、波及効果が期待ほど大きくないようだ。

→九州新幹線は立派だと思っている。旅行に行ってみようと思う人を増やす取り組みを率先して行っており、当方としても有り難い。鉄道に対し航空が何を違いとしてお客様に分かりやすくアピールすべきか。以前圧倒的に有利だったスピードでも差が縮んできている。東京―大阪では昭和41年に最短の31分を記録したが、その後、飛行機は燃費が良くなったり音が小さくなったり大型化したりはしたものの、スピードは上がっていない。所要時間はむしろ延びてしまっている。航空会社としては、いかに早く飛ばすかが本来やるべきこと。機体の性能のみならず、航空路など飛ばし方の問題も大きい。引き続きの研究課題ということであまり具体的に進んでいないのが実情だが、本当はスピードで差をつけたい。JR九州の鉄道好きの方を取り込もうというのは良い発想だと思う。九州が楽しいという雰囲気が出来てきている。残念ながら北海道は九州とは対照的な雰囲気になっている。地域を活性化するときに、航空は長距離移動の部分しか担っていないが、そこから先、二次交通としてのバスや鉄道とは旅程全体の中で補完し合いたい。地域の活性化において鉄道が担う責任も大きい。

・北陸新幹線が出来た時どのくらいの影響があるか。北陸新幹線の必要性はどう考えるか。

→新幹線の2時間圏内に飛行機で1時間かかるようであれば競争力はほとんどない。但し、プレミアムな分野で色々な時間を縮めて対抗していくことはあるかもしれない。東京に集中している様々な機能を、南海トラフ地震の被害を受ける可能性のある太平洋側の都市でなく、日本海側に分散させる、バックアップしておくという議論はあって然るべきと思う。上越新幹線で首都圏は日本海側とつながっている。北陸新幹線でその動脈が強化される。それ自体は国として良いことだ。航空と新幹線を羽田で結節させて、国のあり方をよりダイナミックに考えられるようにすべきであることは、既に述べた通りである。

空港と地域活性化

2013年11月11日

株式会社ANA総合研究所
地域・観光グループ 総括
須 藤　誠

㈱ANA総合研究所の事業概要

ANAグループが有する「航空」「観光」「ホスピタリティ」「アジア」に関するナレッジ・ノウハウを活用し、『航空産業の活性化』『地域の活性化』『サービス人産業人材の育成』に貢献するために事業を展開している。

【設立までの流れ】
2004年 ANAの本社組織として設置
2006年 ANA100%子会社として法人化
2013年 ANAホールディングス100%子会社

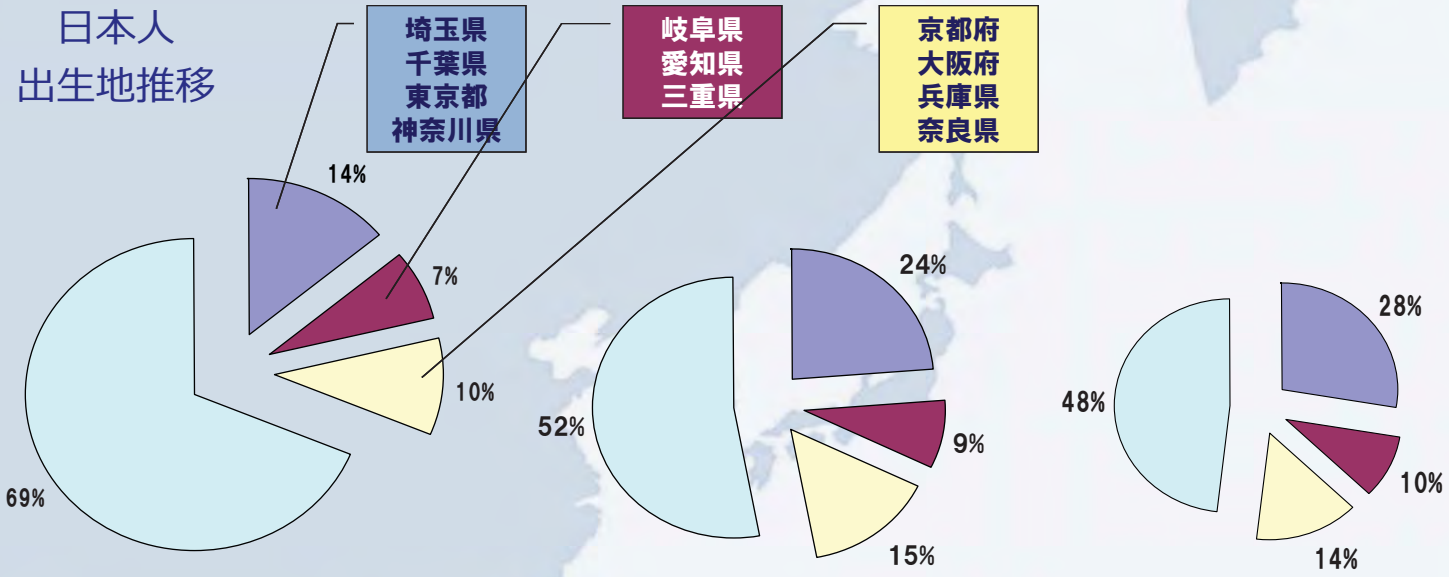
【社員数】
65名　（2013年11月1日現在）

【代表取締役社長】
長 瀬　眞

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業に取り組む理由～

日本人
出生地推移



1950年
233万人
（100）

1980年
157万人
（67.4）

2010年
107万人
（45.9）

参考
1949年 269万人
1973年 209万人

参考
2012年 103万人

（厚生労働省人口動態総覧より作成）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業～

“地域が活性化しその魅力が高まれば、都市圏や海外と各地域との流動を増やすことができる”との考えに基づき、ANAグループが有するリソースを活用した地域活性化支援を行っている。

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業の活動内容～

ヒトをつなぐ
【交流促進】

モノを広める
【物産振興】

ボランティアホリデー

調査・研究

（ANA総合研究所のホームページ・facebook公式ページも是非ご覧下さい。）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業（交流促進）～

地域魅力発掘

地域にある観光資源をヨソモノの目線で見つめ直し、魅力のある素材を発掘するお手伝いをします。
研究員による地域資源調査や、提携している国内及び海外の大学生による「ワカモノ」視点の提案を引き出すワークショップ等のコーディネートを行っています。

<参考>
早稲田大学ワークショップ
2008： 北海道稚内市
宮崎県高千穂町
2009： 愛媛県宇和島市
2010： 佐賀県佐賀市
2011： 栃木県足利市
2012： 鳥取県鳥取市
2013： 山口県岩国市
青山学院大学　フィールドワーク
2010-12： 熊本県宇城市
2013：愛媛県宇和島市

清華大学とのコラボレーション
中国トップ大学の学生による「中国人が好む田舎体験」提案

地域学習プログラム
（提携大学の学生参加）
2012-13： 熊本県阿蘇市、鹿児島県薩摩川内市

おもてなし力向上

客室乗務員のナレッジ・ノウハウを活かし、おもてなしセミナーの開催から、おもてなし力向上のための教材作成や仕組み作りまで、地域の特性に合わせた品質向上サイクルを構築します。

モニターツアー

地域で企画した着地型観光商品や発掘した観光素材の商品化にむけてモニターツアーを設定し、ANAグループのリソースを活用して評価・検証し、さらに磨きをかけていきます。

社員の子女を対象としたキッズサマーキャンプ
（2010, 島根県益田市）

農家民宿をメインに季節に応じた農作業体験を検証するモニターツアー
（2011-12,秋田県大館市）

閑散期の新たな観光資源開発として、メイプルシロップ採取体験を実施
（2011-12, 北海道白糠町）

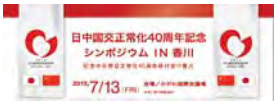
プロモーション

ANAグループの媒体を利用した地域情報の発信、首都圏での観光情報の発信、インバウンド観光推進シンポジウムの開催コーディネートなど、交流促進に資する取組を実施しています。

ご当地プレーン
飛行機に自治体名を貼付し機内座席ポケットには地域紹介パンフレットを設置

写真展
首都圏オフィスビル等で観光PR写真・ポスター等の展示会を開催

日中友好シンポジウム（2012, 香川県）
日中友好の架け橋となった人々ゆかりの地におけるインバウンド観光推進を図るため有識者を招いたシンポジウムの企画・開催を支援



ボランティアホリデー

人手を必要とする地域と、農作業やお祭りなど地域での活動を体験したい人のニーズをマッチさせる新しい旅の形です。
ANA総合研究所が募集情報をANAグループ内や一般向けにホームページを通じて紹介し、マッチングを図っています。

島根県益田市
（わさび農家のお手伝い）

愛媛県宇和島市
（みかん農家のお手伝い）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業（物産振興）～

マルシェ

地域の産品と都市圏消費者をダイレクトに結びつけ、地域産品の宣伝・販売を行うことを通じて、地域による都市圏マーケットの把握につなげます。地域の生産者・販売者と都市圏の購買者による人と人のふれあいを通じ、地域への親近感の醸成もねらいとしています。
企業で勤務者を対象に行う企業内マルシェ、三井不動産の協力の下オフィスビルの共用スペースで行うマルシェ、東京メトロと共同で銀座駅コンコースで行うソラチカマルシェなどがあります。マルシェ開催時には、グループ関連企業が参加する商談会を開催し、マルシェ実施後の新たな取引の可能性も検討していきます。

企業内マルシェ（ANAグループ）

新宿三井ビルマルシェ

銀座ソラチカマルシェ

商談会

商品モニター

地域産品や新たに開発した商品を、社員・OGをモニターとして検証します。商品を送付するアンケート、会場に集めその場で意見を聞くグループインタビュー、現地試食会の開催など、様々な方法での実施が可能です。

グループインタビュー

現地試食会

プロモーション

地域の産品を首都圏の商店街やレストランに紹介し、商品販売や新たなメニュー開発により、新たな流通開拓に繋げています。また、ANAグループ内では、通信販売や機内・空港ラウンジでの活用につなげる食材紹介を行っています。

熊本県阿蘇市のごま豆腐が地域フェア開催後に本メニューに採用され、継続的に流通（2013, 六本木農園）

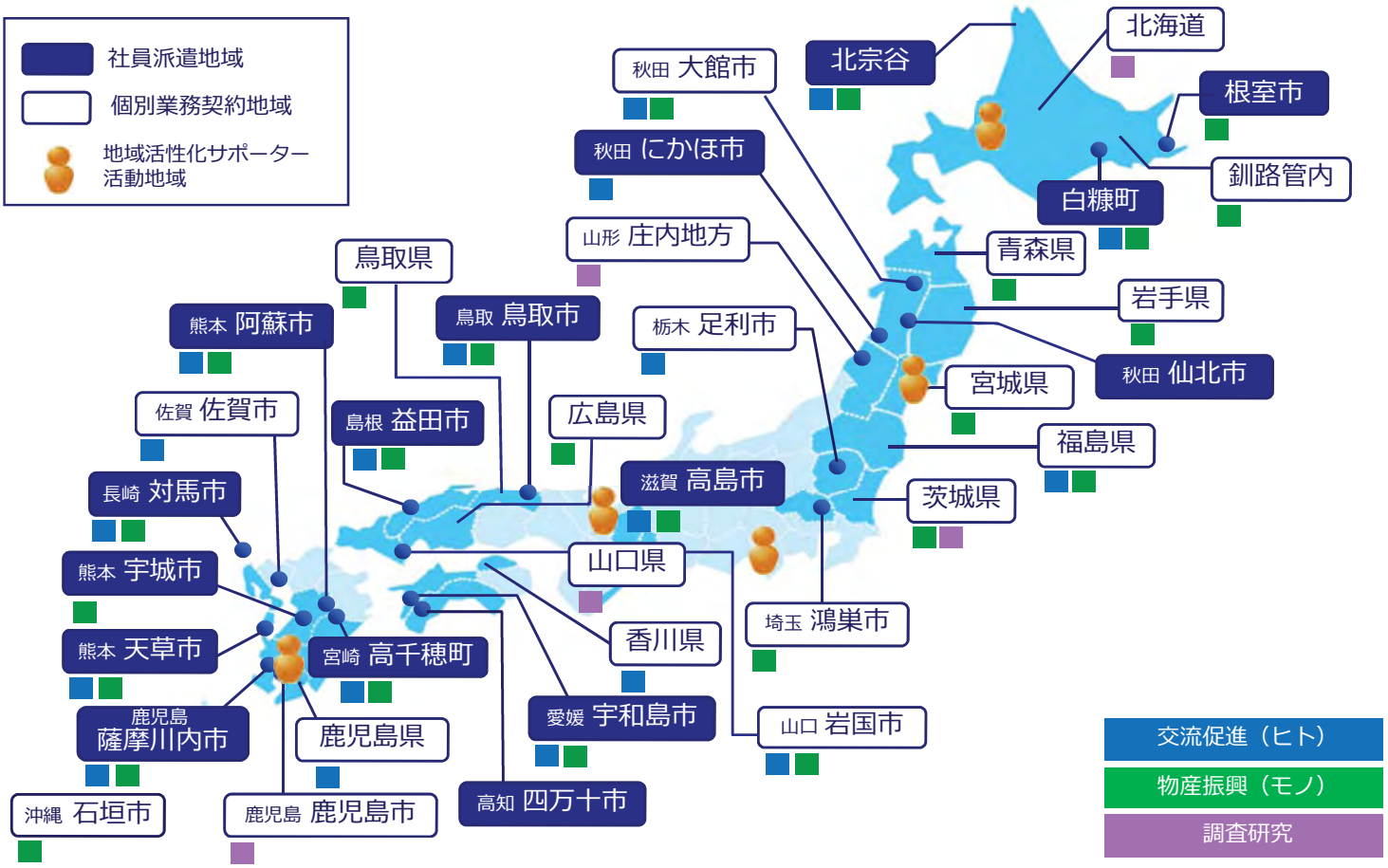
愛媛県宇和島市の旬の食材、柑橘類を使ったデザートをホテルレストランで地域フェアとして提供（2013, ANAクラウンプラザホテル成田）

鹿児島県薩摩川内市の名産「きびなご」を使った軽食をANA国際線ファーストクラスラウンジで提供（2013）

愛媛県宇和島市産ブラッドオレンジを使用したマーマレードをANA国際線機内で提供（2012）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業の実績～



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

㈱ANA総合研究所の事業概要 ～地域活性化支援事業の実績～

各地域に派遣したANA総合研究所の研究員が、様々な方法を駆使しながら、地域の魅力を発掘し、磨き上げ、発信しています。

＜愛媛県宇和島市＞

駐在している女性研究員が宇和島産品を活用した地域の魅力を発信。仲間の客室乗務員と共にジュエリーやスイーツの新規商品を開発。

＜鹿児島県薩摩川内市（甑島/こしきしま）＞

自然あふれる鹿児島の離島において、研究員の観光資源調査による魅力満載のANAのツアーを造成。

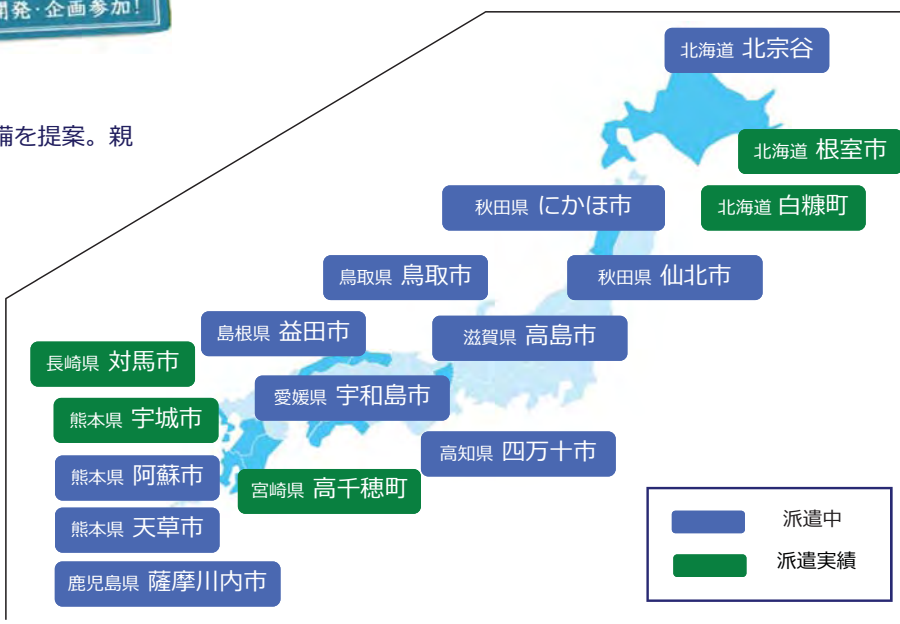
＜島根県益田市＞

駐在している研究員が観光に便利なバスルートの整備を提案。親しみやすい愛称で、観光客にも優しい表示。

雪舟・人麿ライン
Sesshu Hitomaro Line

＜熊本県阿蘇市＞

女性研究員が、ワンコインで阿蘇市内の各種スイーツを楽しめる「阿蘇deスイーツ巡り」をプロデュース。
市内23店舗が一体となった取組。

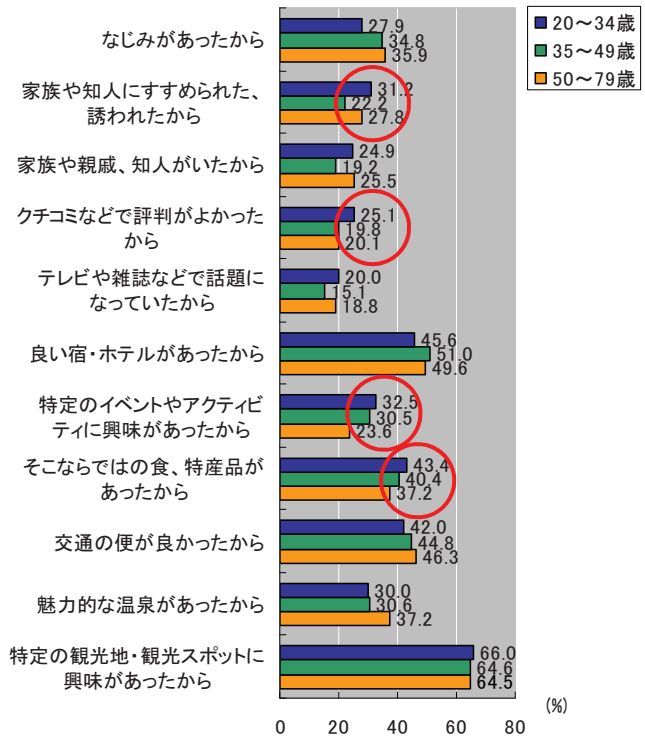


Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

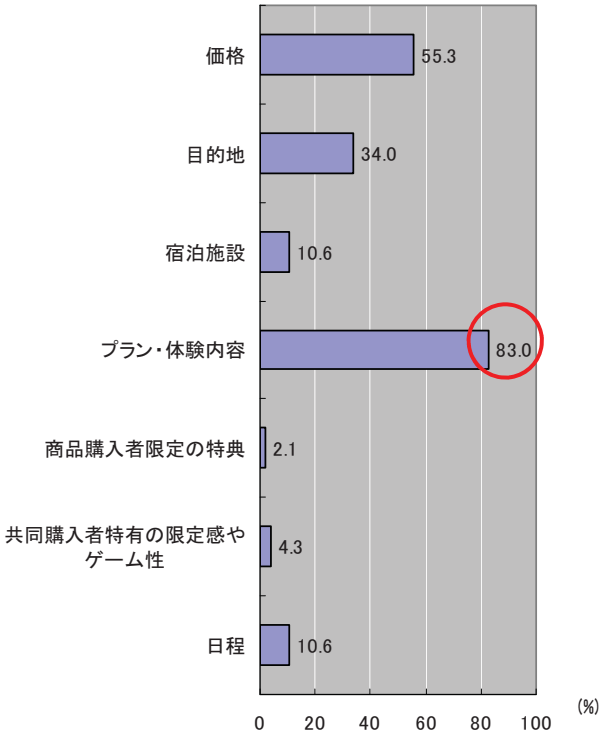
ライフスタイル・嗜好は常に変化している。特に若者が新しい流れを作り出す。

年代別・宿泊旅行の行き先を選んだ理由



（出典）じゃらん宿泊旅行調査2011

若者の旅行商品購入決定ポイント



（出典）若者向け商品利用者アンケート（リクルート）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

初回訪問者とリピーターでは、宿泊先を決めた「きっかけ」に違いが見られる。
初回訪問者は「観光スポット」「食・特産物」「話題」「口コミ」を、リピーターは「宿」「交通」「なじみ」を重視する傾向がある。

	ハード資源			ソフト資源			情報接点				
	特定の観光地・観光スポットに興味があったから	魅力的な温泉があったから	交通の便が良かったから	そこならではの食、特産品に興味があったから	イベントやアクティビティに興味があったから	良い宿・ホテルがあったから	テレビや雑誌などで話題になっていたから	クチコミなどで評判がよかったから	家族や親戚、知人がいたから	家族や知人にすすめられた、誘われたから	なじみがあったから
全体	64.9	33.9	45.0	39.4	27.4	49.0	18.1	21.2	23.8	27.2	33.8
初回訪問者	**69.1**	32.1	34.2	**40.1**	24.9	41.7	**20.9**	**21.5**	16.5	26.6	13.1
リピーター	63.3	**34.5**	**48.8**	39.2	**28.3**	**51.7**	17.1	21.0	**26.4**	**27.4**	**41.3**

（出典）じゃらん宿泊旅行調査2011

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

マスツーリズム（大量定型観光）

〈観光市場〉 大量定型観光
- ○大衆化（旅行費用低廉化）
- ○画一化（旅行の社会的流行ブーム化、アンノン族）
- ○規格化（パッケージツアーによる大量送客）

〈観光動機〉 記念写真型
- ○有名観光地志向
- ○効率的周遊

〈観光形態〉 団体型
- ○団体旅行
- ○フルパッケージ

見る・遊ぶ・食べる

質的変化

ニューツーリズム（新しい観光）

〈観光市場〉 多様化・個性化観光
- ○多様化・個性化（消費価値観の変化）
- ○差別化（旅行需要の成熟化）
- ○非日常的体験欲求の転換（都市生活の変化）

〈観光動機〉 主体的欲求型
- ○テーマ
- ○交流
- ○体験
- ○滞在

〈観光形態〉 個人型
- ○スケルトン
- ○ダイナミック・パッケージ
- ○個人旅行

学ぶ・体験する・交流する

発地型旅行開発

都市部に拠点を置く旅行会社が主導し、観光客のニーズや情報に基づいた旅行商品を造成・送客し、観光地側に受入を求める

問題点
- ・効率化が優先され、ツアーの内容が画一化
- ・多様な商品造成が困難
- ・送客側が優位に立ち、観光地側への配慮が不十分

着地型旅行開発

観光地の観光関係者（地場旅行会社・住民等）が主導し、自らの地位資源を活かして旅行商品を造成し、都市部からの集客を図る

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

地域に詳しく愛着を持つ人々が、自ら地域の魅力を伝える着地型観光を提案・提供することにより、個人旅行者の欲求を満たすことができる。

旅行目的の変化
- 知的好奇心の旅
- 自然体験プログラム

旅行者 ⇔ **事業者**（地域の自然・文化を活かした旅行商品）

商品の高付加価化
- 個人旅行商品
- 多様なオプショナルツアー

旅行者 ⇔ **地域**（地域の魅力の発信）

事業者 ⇔ **地域**（着地型旅行商品の共同開発）

地域

多様な観光資源の創造

行政、観光業界（観光協会・事業者）に加え、NPOや住民の参画による観光資源創造と発信

- NPO・ボランティアガイド
  - ー歴史・自然の専門知識の活用
- 農業・漁業者
  - ー体験プログラム受入れ、地産地消

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

長崎市の観光客数は1992年の570万人をピークに2004年には493万人まで減少したが、「長崎さるく」の効果で2005年度以降毎年度560万人前後の観光客の誘致に成功している。

新しい観光まちづくりのコンセプトを既にある地域資源の活用「まち活かし、ひと活かし」とし、“ないものねだり”でなく“あるもの探し”を行った。

長崎さるく（「ながさき」を歩こう）

新たな観光ツールは、「まち歩き」

《旅行者》
- 地元の生活文化に触れる／直接会話する
- ゆっくり時間をかける
  ＝滞在時間の延長・宿泊
- 団塊世代の知的好奇心を満たされる
  ⇒ リピーターになる。

《地域住民》
- 市民としての誇りを持つ
- まちをきれいにする
- 良くしようと意識が高揚
- 「毎日歩きよるまちばみてん何がおもしろか？」
  ⇒なにげない日常空間に長崎らしさを知る

コース設定 ⇒
- あえて有名な観光地ははずす
- 市民から公募で意見の取り込み

ガイド育成 ⇒
- 「恋人や家族、好きな人に伝えるのと同じ話し方」で案内
- 先輩ガイドのコツを掴み、更に上達。全体のレベルアップ

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

ANA総合研究所では、着地型旅行へのモニターやボランティアにANAグループ社員を参加させ、地域の受け入れ体制検証を支援している。

例） 秋田県大館市

曲げわっぱ作り

大館市の伝統工芸品「曲げわっぱ」の手作り体験です。

丸盆

丸弁当

炭焼き体験、わら細工づくり

昔ながらの農家の生活体験です。

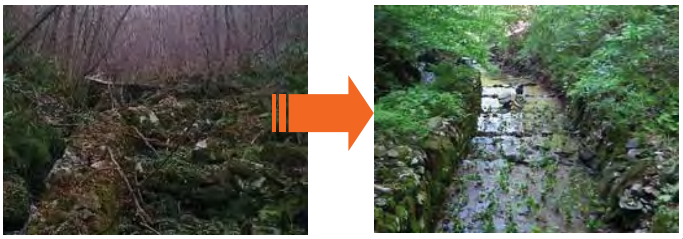
例） 島根県益田市

ゆず収穫・出荷ボランティア

高齢化が進む農家を本気の実作業で手伝います。

わさび谷修復ボランティア

幻のわさびを復活させます。



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

観光振興においては、地域の「おもてなし」が最も重要な要素であると言っても過言ではない。
観光産業に携わる人のみならず、地域住民も巻き込んで、ホスピタリティ・マインドを共有・実践し、まち全体で良い印象を与えることが重要。

訪れた人がもう一度訪れたくなるには？	**想像した以上に良かった！** **期待＞実際の体験 ・・・ ×、期待＜実際の体験 ・・・ ○**
「期待＜経験・体験」がもたらす効果とは？	**1回目で感動がなければ、2回目はありえない。** **その土地で刻まれた、忘れえぬ想い出は、戻った後まで記憶に残る。そして、リピーターとなる。**
“予想以上“を目指すポイントとは？	**お客様の期待を超える「ここならでは」** **その土地ならではの本物の迫力、そこにいる人々とのその瞬間の交流が大切。**
観光においての「印象」とは？	**人は部分で判断せず、全体で感想や印象を述べる。** **「まち」全体、かかわる人全体で良い印象を与えることが重要。**

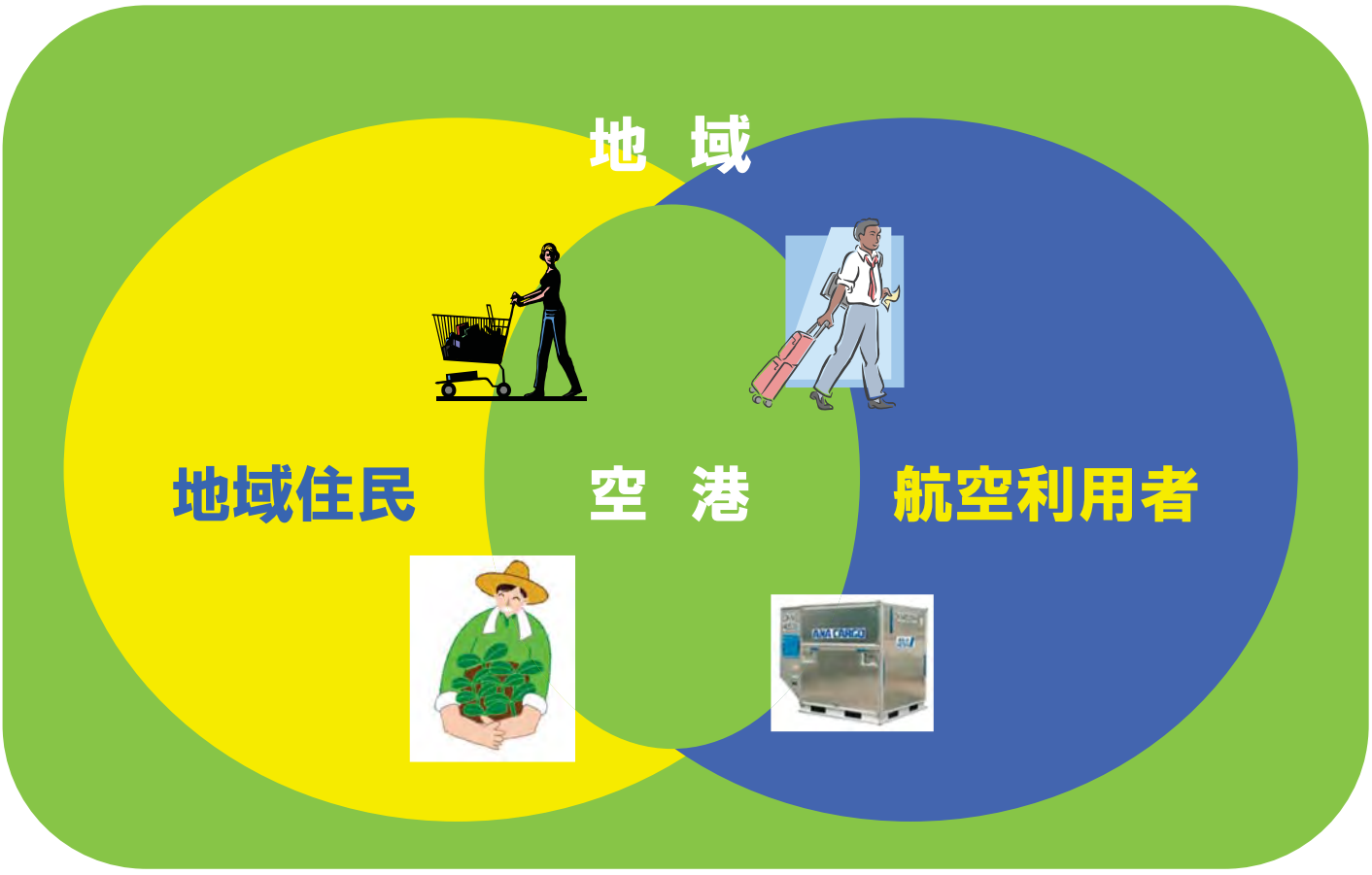
Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

旅行の質的変化

旅行者には県境や市町村の境はない。
空港も旅行者の利便を第一に考え、「広域連携」を進める必要がある。

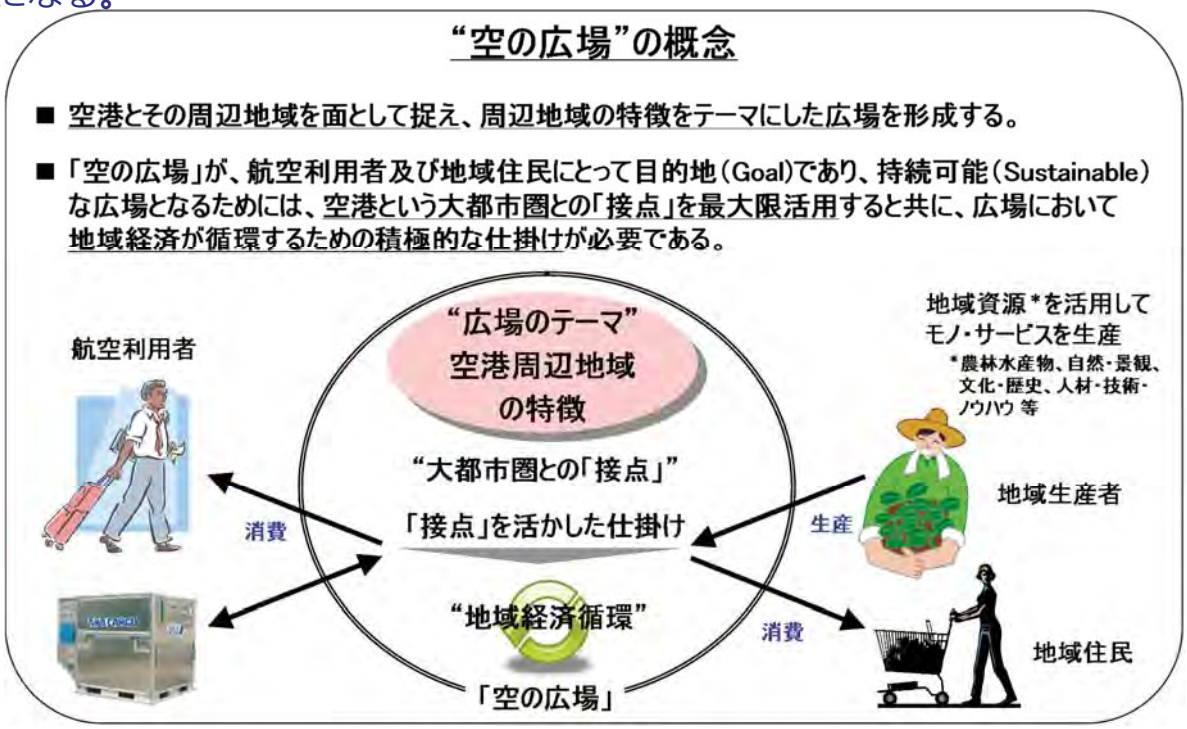
Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

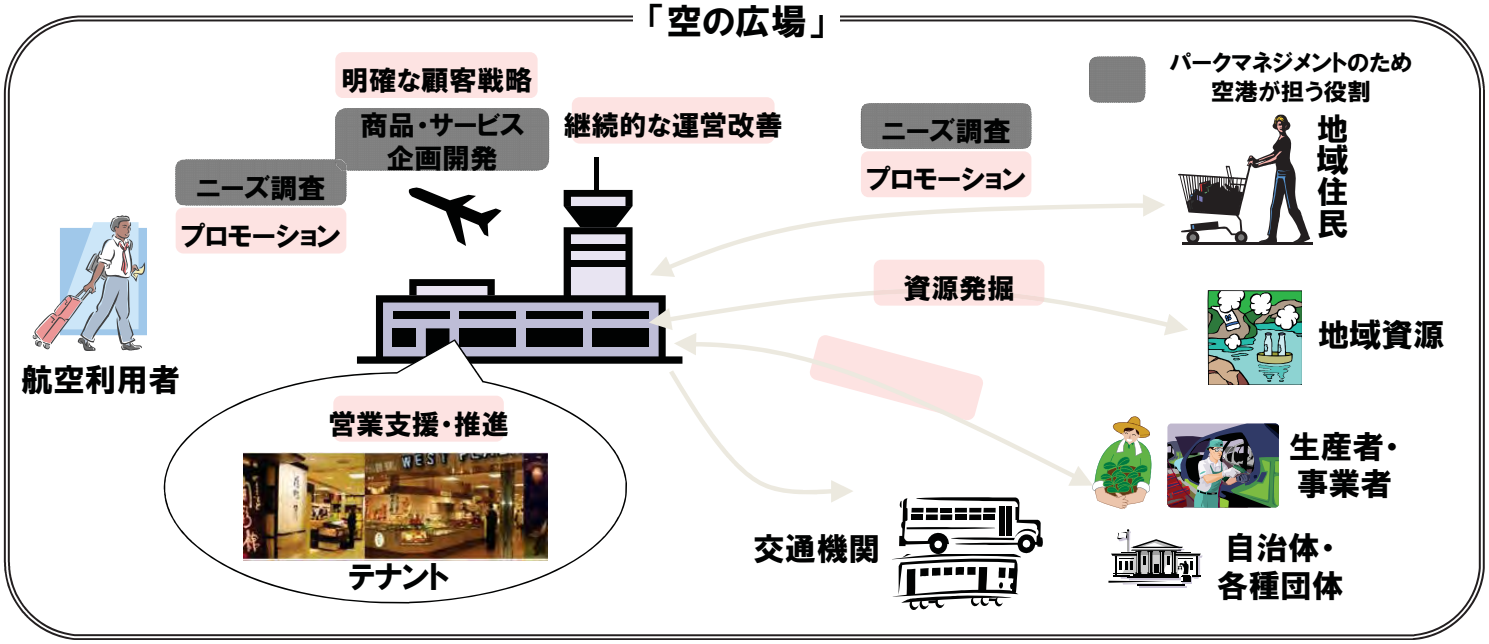
「空港」とその周辺地域を『空の広場』ととらえ、 『空の広場』を魅力的にすることができれば、内外から人が集まり活性化される。
地域資源を活かした取組みにより特徴あるテーマを持つ『空の広場』を形成し、地域の生産・消費を結びつけ地域経済の結節点とすることで、地域住民、航空利用者の双方にとって魅力的になる。



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

『空の広場』を活性化するには、周辺地域と連携した広場のマネジメントが重要である。
空港が地域の中心的役割を担うことで周辺地域の活性化は可能であるが、全体をマネジメントする存在が必要となる。

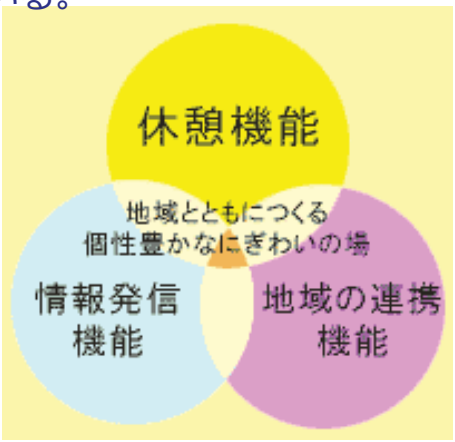
「空の広場」のマネジメントの考え方



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：道の駅～

道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持っている「道の駅」は、空港運営を考える上でのヒントとなる。
現在、全国に1014ヶ所。空港では、能登空港と大館能代空港が「道の駅」に認定されている。



（出典）未知倶楽部

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：米子鬼太郎空港～

「米子鬼太郎空港」は、航空利用者、地域住民の双方にとって魅力的な様々な取組みを行っている。
米子・境港は地域をあげて徹底して“鬼太郎”を前面に打ち出している。

飛行機を見ながら飲み、食べる新スタイルで地元居酒屋が出店。

地域住民もターゲット。閉店時間は22:00（最終便は20:00発）

夏はビアガーデンとなる。

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：有明佐賀空港～

佐賀県・有明佐賀空港活性化推進協議会では、“自分の空港”として積極的に利用してもらうために、佐賀県内のみならず福岡県南西部地域の市町や経済団体などと共に「マイエアポート運動」に取り組んでいる。

事業所　**個人**　**旅行代理店**

「マイエアポート宣言」　**「マイエアポートクラブ」**　**「マイエアポート・サポーター」**

【たとえば、こんな宣言】
- 出張での有明佐賀空港の利用率を50%から80%にします。
- 首都圏からの来訪者に、有明佐賀空港の利用を勧めます。
- 本社（支社）との往来には、有明佐賀空港を利用します。
- 国際貨物の輸出は、有明佐賀空港の夜間貨物便を利用します。

【特典内容】
- 特典航空券（有明佐賀空港の東京路線の1往復分）進呈
- 軽食・朝刊（452便）、有料待合室（454、984、456便）の無料サービス
- リムジンタクシー割引クーポン券進呈　等

乗合タクシー
（予約制：前日17時まで）
25～60分圏内
1,000～2,000円

国内定期便乗降者数推移

年度	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
東京	171,351	183,427	167,184	171,750	165,087	166,446	180,317	200,429	227,612	226,874	243,618	271,046	293,213	295,429	213,539
大阪	80,506	117,568	108,904	100,151	89,774	134,796	87,868	69,781	60,396	51,281	50,609	46,826	39,741		
名古屋	31,673	40,201	38,346	60,204	54,089										
合計	283,530	341,196	314,434	332,105	308,950	301,242	268,185	270,210	288,008	278,155	294,227	317,872	332,954	295,429	213,539
	開港				名古屋休止						マイエアポート開始			大阪休止	震災影響

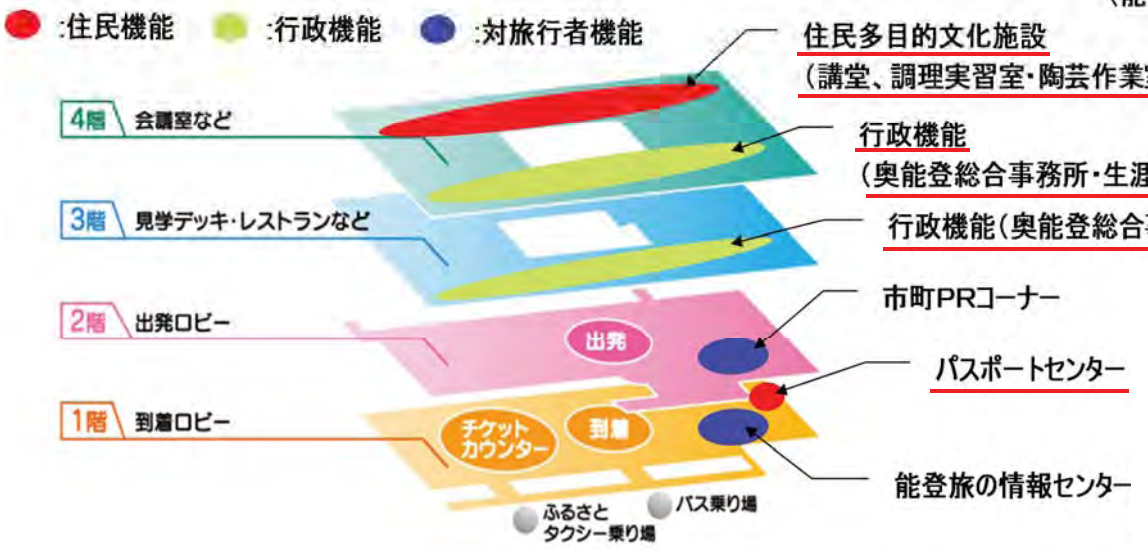
Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：能登空港～

【ターミナルビルの位置づけ】
- 単に空港利用者が利用するという空港機能を有するだけではない。
- 地理的に奥能登の中心に位置

- 奥能登地域の広域行政の新たな拠点とすべく、行政機能を集約した奥能登行政センターを合築（全国初）
- 空港ターミナルビルは、空港周辺を「人・もの・情報」などが交流する広域交流機能として形成するための中核的施設

（能登空港資料より抜粋）



能登情報センター（空港内）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：能登空港～

能登空港
賑わい創出事業
のひとこま

空港駐車場での名車イベント

グラウンドゴルフ大会

なりきりパイロット

小学生書道展

おらが故郷　お国自慢

のっぴー雪だるま

カワサキコーヒーブレイク

クリスマスイベント

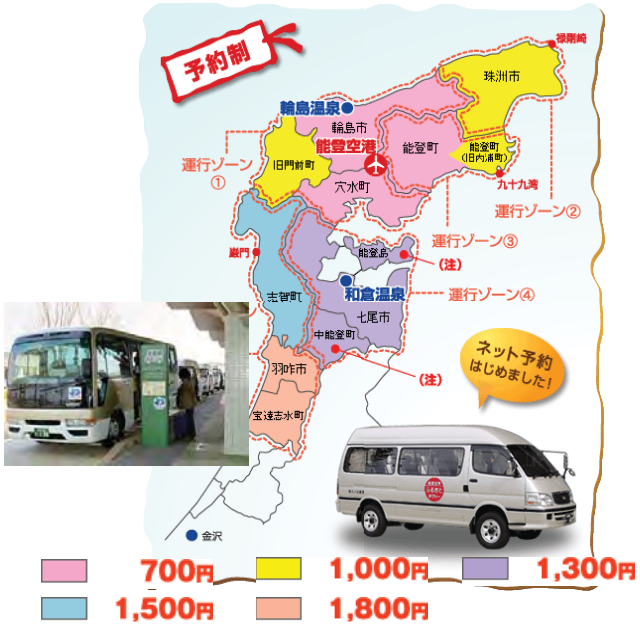
能登空港は、空だけでなく地上の交通拠点として全国の空港で初めての「道の駅」に登録されている。

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～例：能登空港～

能登空港においては、事前予約制の乗合タクシーを各地域に走らせ、航空利用顧客の利便を図っている。
予約状況により車両の大きさを変えることや、行先の各タクシー会社が運行するなど運用の工夫がされている。

運行地域



概要

- ●形態　予約制の乗合タクシー
- ●利用方法　前日までに電話又はインターネットにより予約、空港と指定場所間を送迎
- ●車両　マイクロバス/ワゴン車/タクシー車両
- ●運行会社　運行ゾーンを地盤とする各地区のタクシー会社
- ●利用状況　約25,000人/年

≪石川県奥能登総合事務所へのヒアリング≫
- 空港から和倉温泉までのタクシー料金(約15,000円)に比べかなり安い。
- 予約状況に応じて車両を変えている。和倉温泉方面は常にマイクロバスで運行している状況。
- 和倉温泉方面行きは黒字、それ以外は赤字の状況。自治体の補助及び航空会社の販売促進協力金で補填。

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～地域公共交通網～

空港を中心とした地域交通充実の意義

≪域内・周辺地域住民≫

- **交通サービスの維持**
  - 生活の足の確保
  - 高齢者等の外出の促進（健康増進）
  - 安心感の高まり、定住化の促進

≪航空利用者≫

- **旅行先での交通サービスの提供**
  - 旅行形態の変化への対応
    （団体型⇒個人型、観光ニーズの多様化）
  - 観光訪問者の高齢化
  - 外国人旅行者の増加

（旅行先交通弱者（レンタカー敬遠））

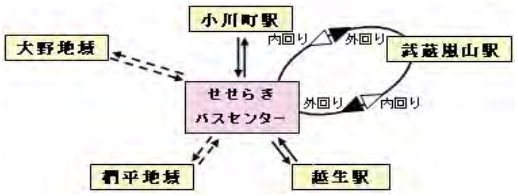
持続可能にするための課題

- **交通サービス全般における効率化の推進**
  - 交通事業者の事業採算性の向上
  - 地方自治体の維持費用の削減

「データ把握による路線最適化」の取り組み例
（埼玉県日高市）

赤字バス採算化 小さな大作戦
データで最適ダイヤ探る
イーグルバス

「ハブ＆スポーク」の取り組み例
（埼玉県ときがわ町）



Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～他交通モードとの結節（高速道路）～

鹿児島空港と高速道路（溝辺鹿児島空港IC）

① 道路直接結節

高速道路ICを空港に直結
→引き込み道路の建設
→高速道路通行車両の駐車スペースの確保

② 連絡歩道直結

空港ビル正面に高速道路の施設・駐車場（PA）を整備
PAと空港ビルを連絡歩道で連結
→高速道路サイドに駐車場の建設
→高速道路～空港ビルの跨線橋等の建設

③ 一体型施設整備

高速道路・空港の中間位置あたりに一体型施設を整備
→高速道路サイドに駐車場の建設
→空港ビルを高速道路近傍へと移築

④ 高速道路の一時退出無料化

高速道路利用者が空港ビルをSA的な感覚で利用

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

大阪国際空港と高速道路（大阪空港IC）

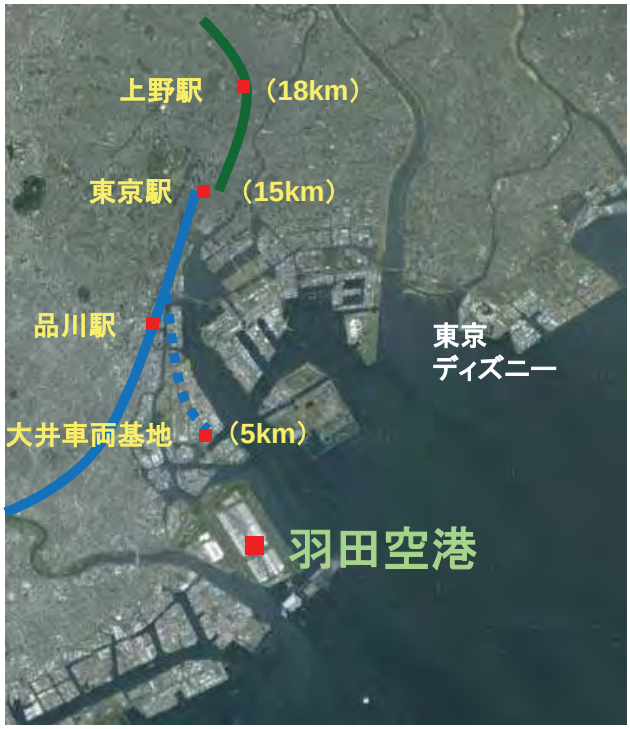
Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

関西国際空港と高速道路（関西国際空港IC）

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～他交通モードとの結節（新幹線）～

羽田空港が担う地域活性化の対象は全国であり、航空路線のないエリアへのダイレクトアクセスが必要。

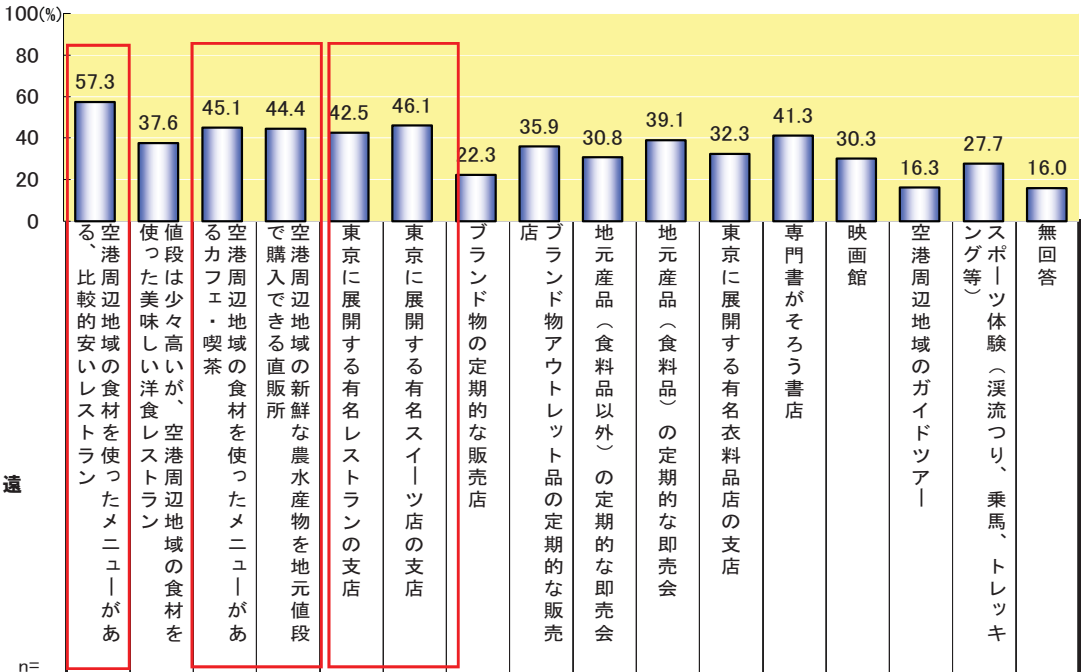


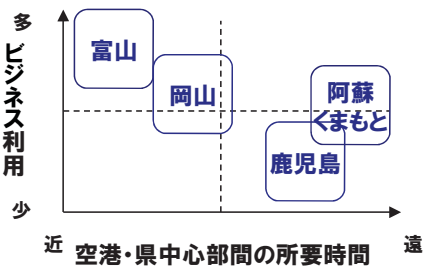
括弧内は羽田空港からの距離

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～参考：地域住民アンケート～

空港利用時以外でも利用したい空港周辺サービス





n=30以上の場合

［比率の差］
全体 +10 ポイント
全体 +5 ポイント
全体 −5 ポイント
全体 −10 ポイント

	n=	57.3	37.6	45.1	44.4	42.5	46.1	22.3	35.9	30.8	39.1	32.3	41.3	30.3	16.3	27.7	16.0
全体	(412)	57.3	37.6	45.1	44.4	42.5	46.1	22.3	35.9	30.8	39.1	32.3	41.3	30.3	16.3	27.7	16.0
富山空港	(103)	58.3	35.0	46.6	38.8	56.3	59.2	28.2	37.9	28.2	36.9	46.6	49.5	40.8	17.5	22.3	11.7
岡山空港	(103)	57.3	35.9	49.5	48.5	35.0	38.8	22.3	43.7	35.0	41.7	29.1	32.0	26.2	16.5	31.1	18.4
阿蘇くまもと空港	(103)	56.3	35.9	40.8	45.6	37.9	42.7	15.5	28.2	28.2	37.9	26.2	39.8	24.3	11.7	29.1	16.5
鹿児島空港	(103)	57.3	43.7	43.7	44.7	40.8	43.7	23.3	34.0	32.0	39.8	27.2	43.7	30.1	19.4	28.2	17.5

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～ご当地空港～

空港名	愛称	所在地	備考
釧路空港	たんちょう釧路空港	北海道	
帯広空港	とかち帯広空港	北海道	
紋別空港	オホーツク紋別空港	北海道	
中標津空港	根室中標津空港	北海道	
花巻空港	いわて花巻空港	岩手県	
大館能代空港	あきた北空港	秋田県	正式名称に統一
松本空港	信州まつもと空港	長野県	
静岡空港	富士山静岡空港	静岡県	
但馬飛行場	コウノトリ但馬空港	兵庫県	
美保飛行場	米子鬼太郎空港	鳥取県	
出雲空港	出雲縁結び空港	島根県	
石見空港	萩・石見空港	島根県	
岩国空港	岩国錦帯橋空港	山口県	2012/12/13 開港
徳島飛行場	徳島阿波おどり空港	徳島県	
高知空港	高知龍馬空港	高知県	
佐賀空港	有明佐賀空港	佐賀県	
熊本空港	阿蘇くまもと空港	熊本県	
対馬空港	対馬やまねこ空港	長崎県	
種子島空港	コスモポート種子島空港	鹿児島県	
徳之島空港	徳之島子宝空港	鹿児島県	
新石垣空港	南ぬ島石垣空港	沖縄県	2013/3/7 開港

南ぬ島
石垣空港
PAINUSHIMA

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

空港と地域活性化 ～ご当地プレート～

ご当地空港（愛称）と、125CC以下のバイクのナンバープレート（ご当地プレート）を連動させることにより、地域住民の空港への関心を高められるとともに、来訪者も楽しめる。
現在、全国1750の市町村のうち236が導入。（参考 ： 一般財団法人 日本経済研究所）

豊中市
マチカネワニ化石をモチーフ「マチカネくん」と大阪空港

摂津市　新幹線公園のまち

神戸市
コウベウェーブ　ポートタワーと海と山

宮津市
「日本三景・天橋立」股のぞきデザイン

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

Partner of UWAJIMA 宇和島市

Partner of MASUDA 益田市

Partner of SATSUMASENDAI 薩摩川内市

Partner of ASO 阿蘇市

Partner of IWAKUNI 岩国市

Partner of ODATE 大館市

Copyright 2013 ANA Strategic Research Institute Co.,Ltd.

平成 25 年度　第 3 回　空港と地域研究会

〇日時：平成 26 年 1 月 21 日（火）14:30～16:30
〇場所：たかつガーデン　3 階　ローズの間

次第

１．開会

２．話題提供

「地域のゆたかさを支える空港・航空ネットワーク

ー北海道を事例としてー」

北海道大学大学院工学研究院 北方圏環境政策工学

教授　　田村　亨

３．閉会

[田村　亨　教授のご経歴]

1955 年札幌生まれ（５８歳）
1983 年北海道大学大学院工学研究科修了、東京工業大学助手、北海道大学助手、筑波大学講師、室蘭工業大学助教授、教授をへて、2012 年 10 月北海道大学大学院工学研究院教授。社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会臨時委員（国土交通省道路局）、国土審議会北海道開発分科会計画推進部会委員（国土交通省北海道局）、北海道総合開発委員会委員（北海道）、などの要職を務める。主な著書：交通社会資本制度（編著：土木学会 2010）、最適設計ハンドブック（分担：朝倉出版 2003）、社会資本マネジメント（分担：森北出版 2001）、空港整備と環境づくり（編著：鹿島出版 1995）など多数。

空港と地域研究会

第３回研究会　出席者名簿

（順不同、敬称略）

主　査

野村　宗訓	関西学院大学　経済学部　教授

メンバー

横見　宗樹	大阪商業大学総合経営学部　准教授
高野　敬二	新関西国際空港港株式会社経営戦略室　経営管理ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
大藪　典子	神戸空港ターミナル株式会社　代表取締役常務
福村　和広	株式会社Ｊプロデュース　第２営業局ﾂｰﾘｽﾞﾑﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ推進室室長
伊縫　憲幸	株式会社日建設計　プロジェクト開発部門企画開発部　主管
木俣　順	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門ｾﾞﾈﾗﾙﾏﾈｰｼﾞｬｰ代理
清谷　康平	三菱UFJリサーチ＆コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第１部　研究員
木下　祐輔	三菱UFJリサーチ＆コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第１部　研究員
藤本　勝	五洋建設株式会社大阪支店　調査役
星加　俊史	日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部　次長
滝本　哲也	株式会社南海エクスプレス　ソリューション営業部　取締役
福盛田　真義	株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課　副調査役

オブザーバー

清水　良浩	ANAホールディングス株式会社空港・施設企画部　副部長
橋本　三喜昭	国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課　課長
田中　博之	大阪府政策企画部空港戦略課　総括主査
上野　徳之	兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課　主査
野口　浩	大阪市都市計画局計画部　空港等広域計画担当課長

副　査

事務局

葉山　幸雄	一般財団法人関西空港調査会　常務理事兼事務局長
山内　芳樹	一般財団法人関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長
羽根田　淳	一般財団法人関西空港調査会　調査研究グループ　課長

第３回　空港と地域研究会議事録

日時：平成 26 年 1 月 21 日(火)　14：30～16:30
場所：たかつガーデン 3 階　ローズの間

○講演

「地域のゆたかさを支える空港・航空ネットワーク　―北海道を事例として―」

講師　北海道大学大学院工学研究院　教授　　田村　亨

1.国土を考える４つの視座と空港

日本が、東京・大阪を二極ハブとし、地方空港の個性を引き出してゆくにはどうしたらいいのか、北海道においても重要なテーマだと思います。世の中は「自由化」、「地方分権」が世界の潮流だと思いますが、今日は、この流れに乗るなという話をさせて頂きます。これに加えて日本では阪神淡路も含めて東日本大震災以降、「安全」な国土をどうやって作るかが中心であり、「少子高齢化」社会の中での経済成長、財源がない中で重点化をしようということです。

今日の中心的な議論ではない「安全」について、先に、お話しします。国のレベルでの空港を使った防災拠点を各地域ブロックに一つずつ位できないだろうかという事で動いています。利用者の多い空港は防災拠点の対象外で、関空も伊丹も神戸も対象外であり、あまり使われていない空港、例えば中国地域ブロックでは萩石見空港を拠点化していく。東北地域ブロックでは福島空港が先行していて、コンビニエンスストアと組んで食糧・水の備蓄について常に新しいものが蓄えられる仕組みは出来ないか考えています。

２．国土計画の変化

国土形成計画は、これまでの国土計画とは異なり、全国計画と広域地方計画の２本立てとなっており、国土計画としては分権をしようという事になっていました。４頁の世界の圏域の比較図は、９７年のデータであり、緯度は違いますが面積は同じです。規模からみても北海道は自立して頑張れるので、いつまでも東京を見ている必要はありません。デンマーク、オーストリアなどのように、北海道が一国として東アジアの国々と直接やり取りをして発展してゆくシナリオを組めないだろうか。地方整備局単位で経産省・環境省・農水省と連携しながらブロック単位の計画をしっかり作られるはずでしたが、国土交通省を中心とした広域地方計画を作った段階で終わってしまいました。道路・空港・港湾などのインフラのみならず教育・医療を含めた地域の物理的機能自立が目指され、政策的・財政的な自立を国がどこまで分権できるのかが、大きな議論になっていました。国土形成計画は実施されずに２０１３年１０月から新しい国土のグランドデザインづくりに入りました

が、北海道は開発計画を別途持っているので、農水省、経産省、環境省など他省庁との協議をしながら、産業計画、経済計画も含めての一つの計画が出来ており、第７期の北海道開発計画は計画が実施に移されています。この点で、北海道はスコットランドに似ています。

６頁の図は、世界中の国土計画を比較してまとめたもので、物理的機能自立、政策的自立、財政的自立の三つの自立が整えば分権が進むという図です。７頁の図は、２０１３年１０月２８日にスタートした新しい国土のグランドデザインのイメージで、「レジリエンス＝回復性」と「こころのゆたかさ」の話です。国土強靭化を踏まえてインフラ整備・維持管理がしっかり描かれようとしています。管理プロセスと技術の総合化と書いてありますが、管理プロセスを詳細に読むと多様な主体の参加と出てきます。ガバナンスを組む時に管理プロセスの多様な主体の参加をどうやって日本に定着させるかが大事だという事です。

バックキャスティングで計画作ることになっていますから、２０５０年、２１００年には、大阪―東京がリニア新幹線でしっかり結ばされていて国土のエンジンになり、福岡と札幌も新幹線で結ばれてうまく機能するだろうと描かれています。「健康長寿社会」と「こころの豊かさ・暮らしやすさ」の二本立てで第１回目の議論をしていました。交通に関しては、陸海空の交通の効率性をどうやって上げていくか、交通の流れそのものの運用管理をどうするかが議論されました。

知識社会とは、知識は配っても減らないので経済成長しなくても豊かになれる、という考えで、１９９０年代に欧州で唱えられ、わが国にも紹介されました。その一方で、日本は技術立国だから技術革新を求め続けながら経済成長しようという考えも、依然、強く支持されていました。わが国の空白の２０年間は、この二つの道が議論されていて、意思決定できなかった時代です。

資産（アセット）は、「動産」と「不動産」の２つで定義されます。我々が扱えるのは不動産の方の社会資本、制度資本であり、不動産の魅力が高いところに人・金・もの・情報という動産が集まります。グローバル・ローカルという議論が９７年くらいから何故言われ始めたかというと、一つは世界の動産の動きをルール化する覇権国があるのかということと、もう一つは、例えば空港は一つだけでは成り立たず、必ず相手の空港が必要であるように、市場の中で動産を動かすとき、自地域に対する相手地域は誰かということです。前者について、アメリカの覇権が弱まり、中国に国際ルールが作れるのかというリスクが分かってきた時に、グローバルに飛んだり跳ねたりしている人・金・もの・情報を誰がコントロールするかが議論されています。多くの識者は、個人の起業のパワーが増大すると予想されており、個人や地域の信頼性がルール化されるのではないかと考えています。ヨーロッパでは地域の経済成長を地域の人々が再考するような個性化する時代が始まっています。イギリスのサッチャー首相が１９８０年代後半に唱えた新自由主義とは全く異なる、市場の新しい国際ルールの必要性が模索されています。空港の民営化を議論しているように、わが国の政策の流れはここまで至っておりません。

３．北海道の経済と開発計画

北海道では、地域の自治体だけで空港の運営だけを支える時代は終わりました。地方自治体が空港活性化のための費用負担をするのではなく、地域住民、地元企業、ＮＰＯなどが起業する動きに対して空港がその動きを支える、地域総体で空港と航空路線を維持する航空需要を創出する時代に入りました。機材が小型化して、修学旅行が組めなくなって女満別空港の周辺にある旅館業がつぶれてしまったとか、生鮮食料品が空輸できなくなったという事例もあるのですが、これまでのように地方自治体の対応に依存するのではなく、民間や市民の力で対応しようという動きが出てきています。例えば、修学旅行に代わって東アジアの観光客を呼び込むためチャーター機の誘致に地元の旅館組合が団結するとか、後で詳細を述べますが、国際小口航空貨物の動きなどです。

北海道の面積は国土の４分の１を有し、５７０万の人が住んでいます。１５０年の歴史で５７０万人の人口を有するまでに開発したという地域開発手法、それ自体が売り物になるのではないかという動きもあります。北海道は、真ん中に２つの山脈があり、その麓で林業をしていたところが最初に疲弊しました。オホーツク海は世界の三大漁場といわれ、オホーツクの水産資源を１０とすると、太平洋は７で、日本海が１となっており、日本海側の漁村が、次に衰退してきています。そして農業はＴＰＰの話題もありますが、帯広・釧路・北見という北海道の東側では農業コントラクター事業による大規模経営が健在です。名寄・稚内という北側の地域も畜産を中心に元気です。

北海道の経済ですが拓銀の破たんの影響が大きい。政府の資金の流れをうまく地域に定着させるノウハウを失った。それ以外ももちろんありますが、リーマンショックまで北海道を除く全国は経済成長を続けるのに対して、北海道だけは成長が横ばいで推移しました。

１９９６年から２０年の間の経済成長ですが北海道だけが低迷している。北海道の経済は、１兆５千万円の域際収支の赤字と言われていてその半分が公共事業です。九州の域際収支も赤字ですが、その内容は民間投資によるものです。北海道経済は札幌中心に動いているのですが、地方部の面倒を見ないのです。地方部の生産者が頑張って作った農水産品を札幌で食品加工してほしいと言っても、札幌の商工会は動かない。そういう意味で不信感があり、根室・稚内は札幌を向いていない。例えば根室の市役所は冷凍サンマをベトナムに運んでいる。隣町の浜中町にも声を掛けて、浜中のハーゲンダッツ（アイスクリーム）も一緒に運んでしまうビジネスも始まりました。このような動きがここ数年で雨後のタケノコのように芽を吹きだしてきているのです。固定観念を如何に打破するかという動きがやっと芽生えてきた気がいたします。

２０５０年までの人口予測という事で、函館・札幌・旭川・帯広・釧路・北見と六つの生活圏域がありますが、道東の北見、ひょっとしたら釧路も消えていってしまう恐れがあります。13 頁の図は右側が高齢人口で左側が人口増減を示していますが、林業で成り立っていた地域の高齢人口が増えてターミナルケア（国が地域を看取る）の段階まで衰退して

きています。

北海道開発は、昭和２５年から始まって１０年ピッチくらいで目標がころころ変わってきました。戦後すぐは樺太からの引上者の受け入れ地や石炭・食料基地として、その後、重化学工業と食料品製造業の推進の時代、工業基地・高度食料生産基地の建設時代、バイオ・情報産業、国際観光拠点の時代を経て、現在は食の安全保障と地球環境保全が北海道開発の目標になっています。目まぐるしく目標が変わっていると思われるかもしれませんが、私が調べたドイツとアイルランドを見ている限り、これは当たり前のことです。関西圏においても、リアリティとスピード感を持って地域の目標を転換してゆくべきと考えています。

地域総体で航空需要を創出する時代とは、北海道で２年前からはじまった国際小口航空貨物（ＨＯＰ；北海道国際輸送プラットホーム）プロジェクトに代表されると思います。これは、ヤマト運輸が地元生産者と連携して、生鮮食料品の冷蔵・冷凍方法に工夫をして、小口で飛行機を使ってアジアに運ぶという動きです。国のコンセッションの動きは空港経営の動きですが、地域の現場の動きを知らずに動き出したのです。北海道に関する限り、空港経営を好転させる芽が出てきているのです。しかも、官に依らずに、民間・市民・ＮＰＯなどによる「起業」が、新しい流通経路を求めて航空を使ってビジネスを始めたというのが面白い例だと思います。空港が地域を支える風が吹いているのです。霞が関は欧州の民営化という 20 年前の動きに追随するのではなく、米国の地方自治体管理の空港もよく調べて、各現場にあった施策を講じるべきと思います。

４．北海道の空港の運営

北海道には新千歳空港を中心に１３の空港があり、そのうちの国管理の５空港を中心にしてコンセッションの話を国から持ちかけられました。この検討会には、高橋はるみ北海道知事も参加していて、北海道は１３空港全部をバンドリングして運営して行くと逆提案を検討会でしたのです。これには航空局も驚いたようです。国内の航空旅客需要は新千歳中心へシフトはしているが減ってきている。国際線は増加傾向にあり、２０１１年はさすがに震災の影響を受けて減ったものの、中国・韓国・台湾からの需要は堅調です。その他で増えているのはシンガポールです。

空港運営のあり方の検討会の報告では、２つの方向と４つの基本原則が示されました。北海道庁に研究会が作られて、公式には５回、１３空港の担当者や自治体が集まって議論が始まりました。そこでは、空港運営のあり方の「２つの方向」に関しては同意できるとしたものの、空港運営のあり方の基本原則のうち、運営委託方式に強い懸念を持ったのです。北海道内の稚内・丘珠・千歳・釧路・函館が国管理空港で、市管理が旭川と帯広、残りが北海道管理の空港です。

議論では、国管理空港について、①必要な空港整備・維持管理の実施ができるのか、②大規模災害時の復旧・復興ができるのか、③採算性=民間で運営できるのか、が検討されま

した。地方管理空港については、①便数を多く望めない、②廃港に伴う地方切捨てになる、③バンドリングの効果が分からない、などの意見が出されました。

また、バンドリングの必要性について、①収支状況が良好な新千歳空港の見直しだけが先行するのはいかがなものか、②新千歳空港とそれに結ばれた道内空港は補完関係にあって、一体運営によって相乗効果がでるのではないか、③航空路線選定に対する交渉力が強化できる、④資材調達、保険契約等でコスト削減が見込まれる、といった議論がされました。必要性の次に、どの範囲でバンドリングをするのか、それは誰が経営するのか、この２つについても議論はしましたが方向を見つけられずに終わってしまいました。

日本全国の９５の空港の中で新千歳空港は儲かる空港の代表です。この空港と儲からない空港を一緒にしていいのか、とだれもが思うでしょう。国ももちろん、新千歳一本釣りを狙っていました。売却資産価値が３千億円という話も流れた時に、チャンギ空港の運営会社が新千歳空港を買い取りたい、貨物専用空港にしたいと言ってきたのです。

国のコンセッションの流れがトーンダウンしたため、バンドリングも、海外への売却も飛んで行ってしまいましたが、北海道内の１３空港の担当者が一堂に介して議論できたことは、その後の北海道の空港経営に空港間競争、融合・連携というメリットをもたらしたと私は考えています。

世界中の空港がそうであるように、迷惑施設である空港の建設には合意交渉の段階での約束事があり、それが空港経営においても既得権として残っていることが多いのです。新千歳空港もそういった既得権に縛られた空港のひとつです。既得権を打破することは難しいのですが、固定観念の打破は可能です。地方空港は赤字経営であるとか、空港活性化の補助金が無ければ空港経営は成り立たない、といった固定観念は打破すべきです。空港は地域のために何ができるのか、というビジョンを高く掲げるときです。コンセッション議論をとおして、空港関係者の中に元気のよい若手も育ってきて、変えていこうという意識が出てきたと思います。例えば、千歳空港の出発ロビーにアイヌ民族の旗が立つようになりました。旭川空港では、旭山動物園との総合業務委託も模索し始めています。

５．北海道エアシステム

ＨＡＣは、平成１０年北海道と JAS で設立しました。JAL 破綻と共に新生ＨＡＣが丘珠空港拠点にスタートしますが、申請したとたんに函館-奥尻間で重大インシデントを起こしてしまいます。代替機材がなくフルで稼働していたために欠航が相次いで信用を無くし利用者が減っていったのです。北海道議会の意を受けてＨＡＣを存在させていいものかという議論がスタートしました。３６人乗りの飛行機の中に医者が１．５人乗っている状況は、離島路線のみならず北海道内路線にも見られました。札幌医大から医師が派遣されていて、ＨＡＣの重要性が明らかになったのです。

ＨＡＣは離島路線を持っており、国の補助が入っていました。また、医療や地域振興など航空以外の目的のためには、別途、国からの財源の手当てがなされています。したがっ

て、ＨＡＣの会計の中で国の補助を合わせる必要がありました。その中で、路線存続の基準として、「公共性：地方医療を含む」「代替性：代替交通の存在」「事業性」を基準として考えました。

事業性の観点から言いますと、ＨＡＣには赤字路線のほか黒字路線があります。それに加えて、何らかの支援や努力さえなされれば、黒字に転換しうるグレーな路線もあると考えられました。そのグレーの部分を「チャンス」と捉えたのです。そして、経営努力、地域の努力で黒字になるならば、公共性や代替性といった基準に照らしたうえで存続させられるという判断を下したのです。

検討において問題となったことは、空港特会が空港を整備するために作られたという事で、「着陸料等の利用者負担で作っていくという話」と「条件不利地域の支援の話」とどこでうまく整合させながら議論していけばいいのか分からなかったことです。先の空港のバンドリングの話も同様の問題があります。このあたりスコットランドはうまくやっている。国と地方の間、官と民の間において、財政制度と空港運営をどううまく織り合せて資金を作っていくかが重要だと思います。

６．北海道新幹線

九州新幹線は２０１１年３月末に鹿児島まで延伸し、一番早い列車で新大阪から鹿児島が４時間で結ばれています。北海道新幹線は、２０１５年３月に新青森から新函館まで延伸されますが、東京までの一番早い列車が４時間です。

現在、日帰り圏は３時間と国土計画局は考えています。その時に使った図ですが、縦軸が交通量で、横軸が所要時間。都市間の移動で三時間を超えるとぐっと利用者が増えてきます。新幹線が新函館まで開通後の話ですが、新函館から札幌までは在来特急で３時間もかかる。函館の夜景をみて一泊しても陸路では札幌までが限界。北東北から来た観光客は知床のある道東まで足を延ばせない。では、空路はどうか？函館の新幹線駅から函館空港まで高速道路はありません。一泊したとしても函館と道東を結ぶ航空路もない。今、道東にある阿寒町のホテルなどは、函館にアンテナショップを作って、そこで一回休ませて空路で釧路経由して阿寒へ運ぶことを考えている。新幹線からの二次アクセスが北海道では大問題になっているのです。

７．ドイツの空間整備計画

海外の事例として、ヨーロッパやアメリカで使われている空間整備計画を紹介します。横軸が施設計画で、ドイツは道路、鉄道、港湾、空港などの他に、エネルギーと環境を含めて１２施設を対象としています。日本は交通施設だけが対象で９施設しか入っていない。問題は縦軸の土地利用計画で、日本では全国の国土利用計画はないに等しい。日本は空港に高速道路や新幹線が直結されていない珍しい国だと言われていますが、土地利用計画が不完全だからです。土地利用計画がしっかりできていないのに空港を造るから、道路や鉄

道との調整が出来ないまま施設を作ってしまう。

この空間整備計画の要素の中にイングランドでは経済計画を３つめの軸として入れています。９７年に法定計画である地域計画（空間整備計画）の中に経済計画が組み込まれ、カウンティ（群）単位で計画立案をしています。さらに、２００４年には、地域空間計画として経済計画も空間に落としています。どういう企業が成長していってそれを支える空港はどうあるべきかをしっかり書き込んでいるのです。経済計画を取り込みながら社会資本の建設運営を見直していく、このあたりは日本も見習うべきでしょう。ドイツの空間整備計画は、９７年に３２年ぶりの大改訂をしました。州都はもう一度拠点化して経済を活性化させる。1000 人以下の小都市は集落再編と都市サービスの拠点化を図るとしています。注目すべきは、1000 人から２０万都市です。州単位の投資の選択と集中から、９７年からの１０年間は、1000 人から２０万都市の新規投資をお休みしているのです。

北海道にも同じことが言えて、札幌市は国際都市化する、生活圏に含まれない稚内・中標津などは集落再編を行うべきです。そして、旭川・北見・釧路・帯広・函館という５つの生活圏は投資を１０年間休むといった大胆な施策が必要です。これぐらいのことをドイツでは国を挙げてやっている。

フランスでは、交通分野の他に、教育・研究、文化、保健衛生、情報・通信、エネルギー、自然・農村、スポーツの７分野を加えて、総合的公共サービス計画を定めています。

８．スコットランド・アイルランドの空港・航空政策

スコットランドでは、９９年にＵＫから地方議会を持つことが許されました。北海道開発と何が違うか？スコットランド議会を持ったという事は、「税制」、法律を「立法」化でき、イギリス UK 全体の「予算」に物申せるということです。北海道開発は「予算」の一部だけです。これは条件不利地域を多く持つスコットランドにとって画期的なことです。空港で言えば、ハイランドにある複数空港のバンドリングが、スコットランド政府とＵＫからの支援を得て実施できる。地方分権の先進事例ですが、わが国も国を挙げて分権に舵を大きく切らないといけないというのが私の持論です。

アイルランドの空港・航空政策は、ダブル・アイランド問題として有名です。アイルランドから大陸に直行便が飛ばせない。イギリス上空を飛行できないため、イギリス経由便しかなかった時代が続いたのです。国営の航空会社であるエアリンガスとＬＣＣで有名なライアンエアがこれを変えました。国策として、大陸の空港に、しかも大都市の第２、第３番目の空港に乗り入れたのです。イギリスは、ＥＵ統合の動きや、アクセスや空港サービス面でハンディのある第２、第３番目の空港への直行の乗り入れなら許す、ということで、この動きを認めたのです。これが、その後のＬＣＣの興隆に繋がってゆくのです。北海道も、羽田・成田を経由しない東アジア直行便を持ちたいのですが、分権が進まないことや大都市東京に搾取（支店経済）されることを容認している道民気質が変わらない限り、チャーター輸送に甘んじる状況が続くと思います。

９．交通施設を運用する

わが国の交通施策は、供給サイドの話があまりにも多いのではないか、と考えます。造る時代から使う時代への大転換ができていないのです。もっと需要サイドに立って、新しい企業とかアジア全体の中において相手をしっかり捉えて人を連れてくる。その需要の掴み方が昔の高度成長期の空港を作る発想になっていでしょうか？アメリカの機械学会が５年前に新機軸を打ち出しました。プロダクトの時代からプロセスの時代への変化です。これからの時代は、何を作ったかはどうでもいい。新しい製品を作るまでの過程に、人々の需要をどれだけ取り込んだのか、そのプロセスが大切で、プロセスこそが商品だ、ビジネスだと言い始めているのです。

空港の建設から空港の管理運営へと移った時に、需要をどう取り込んだか、そのプロセスを商売にする時代になっているのです。その方法も欧州の地域学会が示しています。空港という社会基盤を使って世界中を飛び回る、金・人・技術革新の３つがどのように空港と関わっていると考えているのか、その空港運用の理念を情報ネットワークで公開して、世界中の顧客の要望を工程管理しながら空港を運用する時代になっているのです。その際、相思相愛の相手は誰なのか？どの空港と関西の３空港は繋がるのか。関西にある起業は、どの国の誰とビジネスをしたいのかを明示することが重要とされています。さらに、リスクは高くても、戦略性の高い地域交流が必要と言うのです。

２０１４年、国も１００年先のビジョンを掲げますから、関西の３空港も独自の長期ビジョンを高く掲げて、リスクは高いが戦略性の高い施策をしっかり打っていただけると、北海道もそれにうまく便乗して這い上がっていけるのではないかと考えています。

１０．ＨＯＰ事業

地域総体で航空需要を創出する視点から、北海道国際輸送プラットホーム（ＨＯＰ）についてご紹介いたします。

ＨＯＰ事業は、２０１１年から準備を始め、１２年から５か年計画でヤマト運輸が事業を実施している国際小口航空貨物輸送です。最大の特徴は、物流のみならず、例えば、台湾のＣＩＱ業務の代行、台湾の百貨店への陳列、さらには消費者モニターまで行うという商流まで踏み込んでいることです。そもそもは、ヤマト運輸の日本国内宅配便事業が頭打ちになり、台湾で設立したヤマト運輸と日本のヤマト運輸が連携して、商流にまで事業を拡大していったという経緯があります。

北海道の農水産品の海外輸出は、ホクレン、ギョレンという大手の農水産品バイヤーが中心でした。多くの農協・漁協は、割高なこの物流システムしか使えなかったのです。産直や、新しい担い手など、農水産業にも起業が進んで、折からの日本食ブームも追い風となって、生産者自らが、発砲スチロールの箱にドライアイスを入れて、ヤマト運輸に輸送と販売を依頼するようになったのです。例えば、砂川市の小さなお菓子屋さんのイチゴケ

ーキが台湾の百貨店で大ブレイクしているのです。台湾の消費者の、甘さの強いイチゴを使って欲しい、スポンジケーキは柔らかすぎるといったニーズに沿って商品を造り変えていくのです。通関業務も消費者モニタリングも含めての値段が、ダンボール一箱５千円でやっています。勿論、ヤマト運輸は赤字覚悟です。

このビジネスが北海道でスタートしたら、宮崎県がすぐ追いかけてきました。また、台湾のエバー航空が函館に入っていて、自分たちでもっと安く輸送・販売すると言ってきています。珍しく北海道庁と北海道開発局が一緒になって、この事業を裏で支えています。特に、官が事業を保証しているわけですから、地元銀行も融資を行っています。

ＨＯＰ事業は、新千歳空港を使った新しいビジネスですが、地域の側から新しい空港利用の芽が出てきているとことが重要です。それに空港はどのように支援できるのか？成田のＴＣＡＴ，ＹＣＡＴのように、小口貨物の集配センターを都市部に空港側が設置することや、通関業務もそこで一括して行ってしまうなど、知恵の出しどころです。

国が新しい国土のグランドデザインを描くとき、５０年、１００年先のリージョナルゴールを作ってもらうことが議論されています。そこでは、健康長寿社会形成や、三世代が近くに住める土地の流動化が議論されています。私は、リージョナルゴールの中に空港をどのように描くかが重要と考えています。官が税金を使って空港を支える時代は終わり、民間や市民が起業してくる動きに空港がどのように支援できるか。需要サイドの満足度を向上させるためには、空港経営がもっとオープンになって、利用者や地域住民に空港を育ててもらう視点が重要なのではないでしょうか。

ケインズの有名な言葉に、「既得権を打破するのではなく、固定観念を打破して自分たちの将来はどうしたらいいのかを議論すべきだ」という言葉があります。空港経営の固定観念を打破すべきときが、北海道に来ていると私は考えています。

１１．今後の空港運営について

空港を含めた社会基盤は使う時代に入りました。そこでは、多様な主体によるガバナンスと、ファイナンスが重要です。さらに、官民の役割分担も大切です。

空港経営という採算性の議論は、ややもすると短期的な視点に陥りやすいと考えます。地域活性化の先行投資として、空港活用に必要な投資は行うべきです。その際、わが国は計画と評価が裏表の関係にあり、評価できる計画のみが事業化されるところに問題があります。いわゆる費用対効果の高いところから投資をするという基準です。そもそも、計画する行為と、評価する行為は、全く異なるものです。そのときどきの情報やこれまでの資産を「るつぼ」に沢山詰め込んで、どろどろにして新しいビジョンを作るのが計画行為。これに対して、「るつぼ」から余計なものをどんどんと取り出して、最後に残った心棒を見て効果があったか否かを判断するのが評価行為です。先行投資の効果は５年や１０年でできるものではありません。ましてや、５０年、１００年先のリージョナルゴールが模索されるときに、評価は余計な作業です。

科学技術の体系も大きく変わってきました。かつては、客観性、抽象性、不変性、の３つが重視されてきたのですが、現在は、個別性、地域のシンボル性、役に立つという能動性、が求められています。よりより社会をどうやって作るか、どう実現していくか。空港に関わる人々は、地域の起業家、医療・教育・福祉関係者、そして地域住民にもお付き合いのフロンディアをどんどん広げていかないといけないと考えます。何故なら、地域総体で航空需要を創出する時代になったのですから。

○質疑応答
・ＬＣＣ三社が２０１２年に就航を開始してから、北海道のレジャー需要はどのように変化したのか？

→需要は増えてきているのは確かです。今後、旭川・釧路に外国のＬＣＣが入ってくる予定があります。それがプラスに働くかマイナスに働くか、そのあたりも含めて、議論が盛んになっています。千歳-成田便は、新規需要開拓が数値として効果が示されています。

・以前ＨＡＣの経営再建が渦中にある時に、今後どんな路線を展開していけばいいのか聞かれて、私が考えたのはＬＣＣのフィーダー部分を担うというのはどうなのかということである。少なくてもピーチの場合は、ＬＣＣとして少なくても 2 割は潜在的な旅客を掘り起こしたと言っているし、ＬＣＣ3 社が千歳に東京・関西から乗り入れていることによってレジャー目的の潜在的旅客需要がある一定のボリューム出てきたと思う。しかし彼らは札幌止まりで、そこから先、北海道らしい大自然の道北、道東に行こうとするとピーチの何倍ものお金を払って、5 倍 6 倍の時間をかけて道北、道東に行かないといけない。そういう需要を取り込む航空会社が出来るとかなり需要を取り込めるのではないか。直行便というのは無理としても旭川を経由して稚内に向かうとか、そういう輸送の仕方もあると思う。さらにはピーチとコードシェアをするなり、セールス面の弱点を補う方法もあると思う。先生のお考えをお聞かせ願いたい。

→業態としてＬＣＣは利潤追求型。ＨＡＣには離島補助以外にも、地域医療についても北海道の補助が入っており、市場メカニズムをどのように入れられるのか検討が必要と思います。ビジネスとしてＨＡＣを作り上げていくときには、ひとつの会社の勘定を分けるのではなく、別会社として子会社化しＬＣＣと一体化経営させていくことは考えられます。

・日本は横の連携が出来ていないと言われて、ＬＣＣで千歳まで運ばれてきたお客さん、その後北海道の各地に旅行に行く、バス会社、鉄道会社、現地の旅行会社とか需要を取り込む努力をなされているのか、あるいは取り込んだ実績があるのか？

→先進的にやられているのは十勝バス。リスクを取りながら戦略的なことをやっていて、道東自動車道を通って帯広まで連れてくるジャンボタクシーが運行を始めました。
→海外のＬＣＣが地方空港にという、まだまだ課題は多そうですが直接入ってくるということが実現すれば、今のご質問には答えになってくるのかと感じている。国内ＬＣＣのみならず地方が個性を出すには直接海外とつながるというのも重要な視点と感じました。

・関西３空港の事例として、近いところの空港を一体運用するとメリットがあるのか教え

て頂きたい。

→スコットランドのグラスゴーとエジンバラは距離７０キロで、航空機材の一体運用など合理化が進んでいます。この開発軸とハイランド地域（地方部）との関係は、ＵＫとスコットランド自治の一国二制度の中の補助制度など複雑ですが、財政面より、地域の個性化においても工夫をしている点を見習うべきではないでしょうか。例えば、山陰地方の入口としての神戸空港は考えられないだろうか？関西３空港の個性をどこで出すかが問われていると思います。

・バンドリングするときにエリアでブロッキングというのはスコットランドのように割と小規模空港がある場合で、北海道の道東は、それに該当すると思われる。関西独特の過去の経緯があるので 3 空港というのも全面否定はしないが、そうすると空港運営コストを下げるのが目的という風になってしまう。先生の今日のお話のように需要をどうやって発掘していくかに重きを置いて考えた場合は、相手が近隣空港ではないケースがあり得るのではないか。この二つをどう天秤にかけるかという議論ではないかとも思う。空港運営主体としてコスト削減とか保険の話とか色んなメリットがあると思う。普通の工場の統合ではないからスケールメリットは出にくいがあると思う。需要を発掘するために資本関係を強化するのか、そこまでいかないような路線設定でエアラインに促していくようなやり易さ、先生の言われている３時間とか一般的なＬＣＣの 4 時間というような空港間の協力関係もあるかな、神戸などスカイマークの米子路線が今注目されているので、茨城とリンクしての米子だと思うので、そういう相手空港の見つけ方もあるのかと思うがいかがでしょうか。

→神戸は赤字でいいと私は思います。国は近視眼的な空港の採算性を議論しますが、その流れに乗らないで、新しい空港経営を模索できると思います。理由は、ポートアイランドを作ったときの港湾と都市の事業展開などの先行事例を見ていますと、魅力的な神戸方式を発掘できると考えます。ご指摘のように、公共事業として造る時代は終わったので、賢く使う方策として、相思相愛の相手空港を見出してビジネスジェットやＬＣＣ、ＲＪの拠点化を目指すのも良い考えと考えます。

・26 年度、国土強靭化計画、交通政策基本法、日本再興戦略の三つの政策の中で動きの目玉とその中での空港の位置づけは？

→空港の話はわかりません。道路に関して言うと、財務省との戦いの様です。今までにない、物づくりからの新しい変換に向けての球を込めている最中だと思います。

・今日ご指摘いただいた関空がどういう位置づけになっていくかで北海道も変わるという

ところも非常に気になっています。

・空港のバンドリングの意義とは何か。コストを取るためなのか、需要・価値をつくるためなのか、北海道はどちらを軸にされるのか。価値を作っていくということになりますと、北海道にはたくさん空港があるので、当然バンドルした時に優先順位とか勝ち負けがあると思います。その時にどう考えていくべきなのか。
　大空港小空港というときであれば、セグメントの仕方はわかりやすいが、函館空港のような場合、バンドリングの範疇として考えた方がいいのか、神戸の話のように独自性なのか？

→北海道のバンドリング議論は、世界の議論と違う部分が多々あって、高橋知事が 13 空港の一体運営を試みたいと、あり方検討会で話したことから始まっています。常識的には、黒字経営の新千歳空港を民営化して、利用者の便益向上を目指すべきでしょう。特に、条件不利地域の財政制度、特に、空港特会の振り向けという余地が残っているわけですから、それを見極めて、バンドリングの範囲を模索しながら、ボトムアップ的に施策を展開すべきでしょう。国のあり方検討会は、土俵が狭すぎたし、北海道も国へ、現場感覚から言えば土俵が違うことを指摘すべきでした。ただし、このような意思決定は、政治的にはよくある話で、私も含めて北海道の空港関係者が日頃から戦略的に考えていなかったことが問題と思っています。北海道の自立、そのためのリージョナル・ゴールを見極めておくべきでした。航空路線に黒字、赤字路線があるように、空港経営上の黒字、赤字を調査して、赤字空港の中で将来的に黒字に転換する可能性のあるグレーな空港を、少なくとも見出しておけば、バンドリングの話も変わったでしょう。空間軸のみなず時間軸における民営化方策が必要であったと思っています。
→函館空港は、ある意味では文化の違いがあったのです。函館から見ると大都市札幌も奥地と見ている。仙台などと異なる、異文化の奥地と何故に組まなければいけないのか、函館の商工会を中心にその意識が強かったと思います。本州は、一県一空港の発想で、県ごとの文化の違いがバンドリング議論で出てくることも予想されます。それをどのように調整しながら複数県の魅力を引き出してゆくか、それも課題かもしれません。

・私も聞いたことがあって、タクシーの運転手さんがやはり奥地のことを言いました。奥地が近くなった、新幹線が出来るともっと近くなるという言い方を普通にされていた。開港のプライドがあるという事で神戸もきっと独立心を持ってくれると思います。

以上

地域のゆたかさを支える空港・航空ネットワーク
–北海道を事例として–

目次

1．国土を考える4つの視座と空港
2．北海道の空港と航空
3．海外事例
4．戦略と意思決定

北海道大学大学院　　田村亨

4つの視座

世界の潮流

「自由化」

「地方分権」

これに加えて、我が国は

「安全・安心」

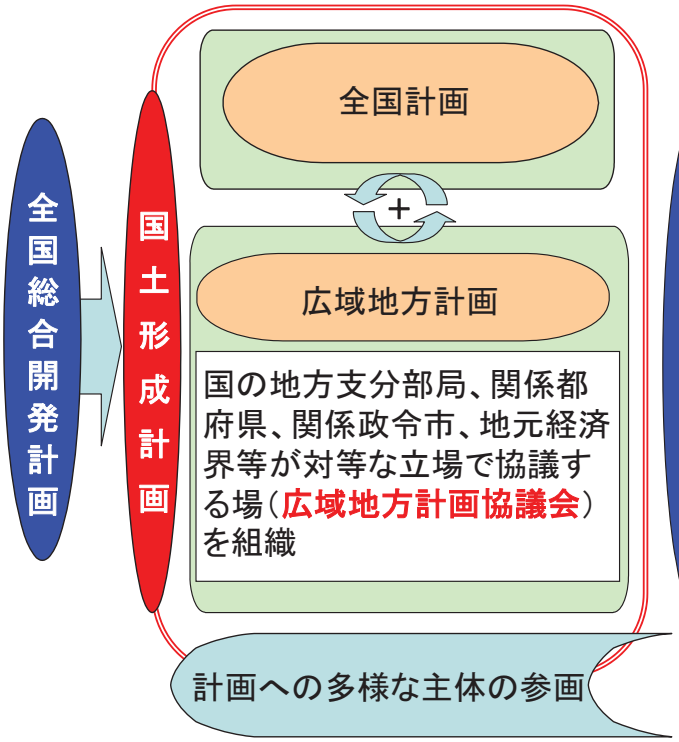
「少子高齢社会の中での経済成長」

国も地方も財源がない中で、投資の

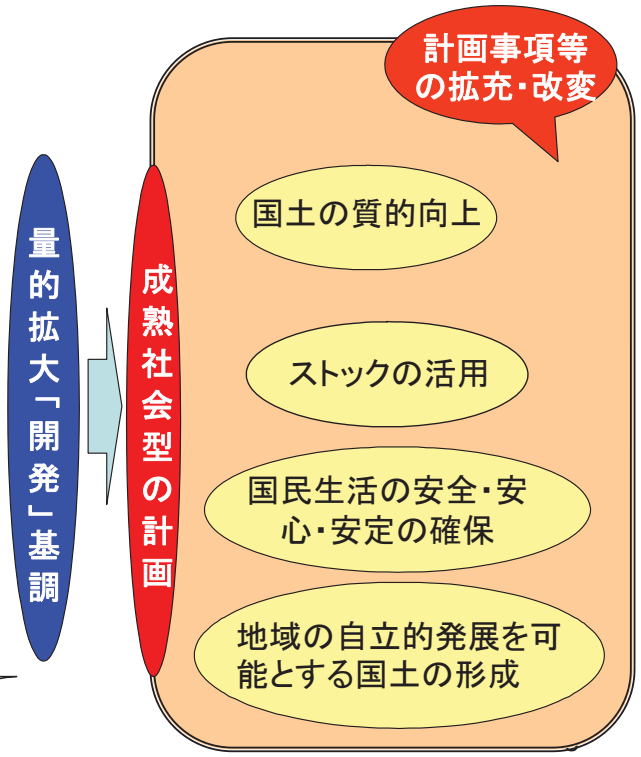
「重点化」を行う必要がある

「国土計画制度の改革」のポイント

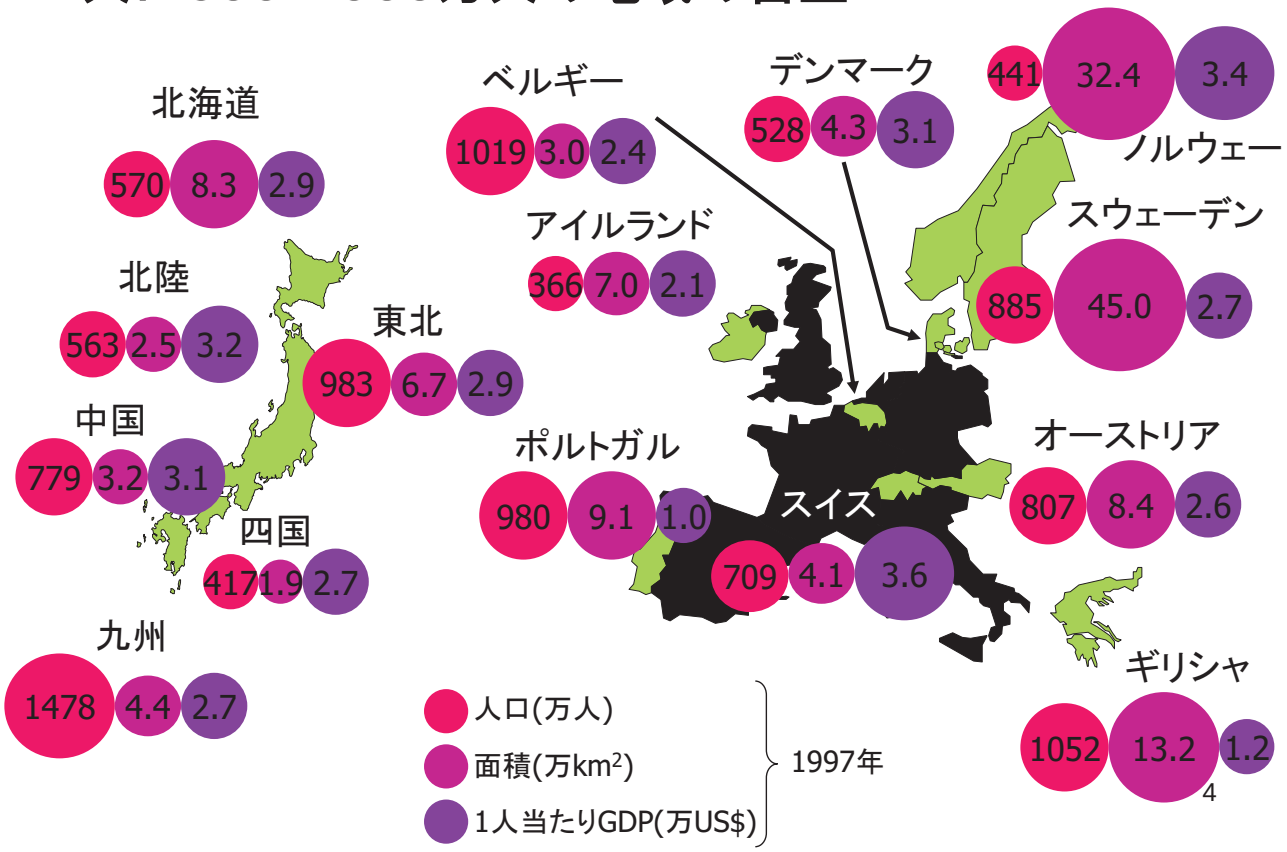
国と地方の協働によるビジョンづくり



開発中心からの転換

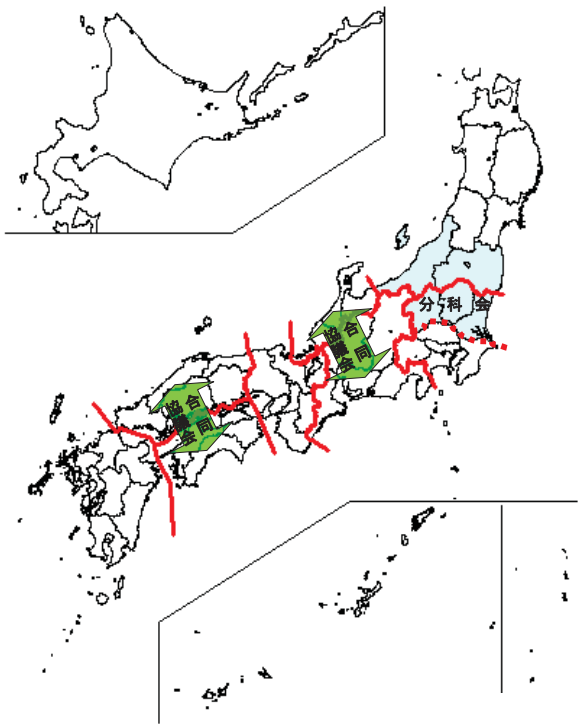


日本の圏域構造の再構築
-人口600-1000万人の地域の自立



広域地方計画区域

（国土審議会報告　2006年6月30日）



〔広域地方計画区域〕

①東北圏（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県）

②首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）

③北陸圏（富山県、石川県、福井県）

④中部圏（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）

⑤近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）

⑥中国圏（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）

⑦四国圏（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

⑧九州圏（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）

地域社会の自立

自立の主体は自治体

地方分権における
権限と財源の移譲

政策的自立

財政的自立

機能的自立

自立的な経済活動が、その地域の財政的自立につながる

経済活動の前提

物質的自立

経済的・文化的自立

基礎的物資・
エネルギーの供給

他地域との
相互依存・連携

地域の活力が
維持できていることなど

自立に必要な機能
医療、産業、情報、
教育、文化、国際交流など

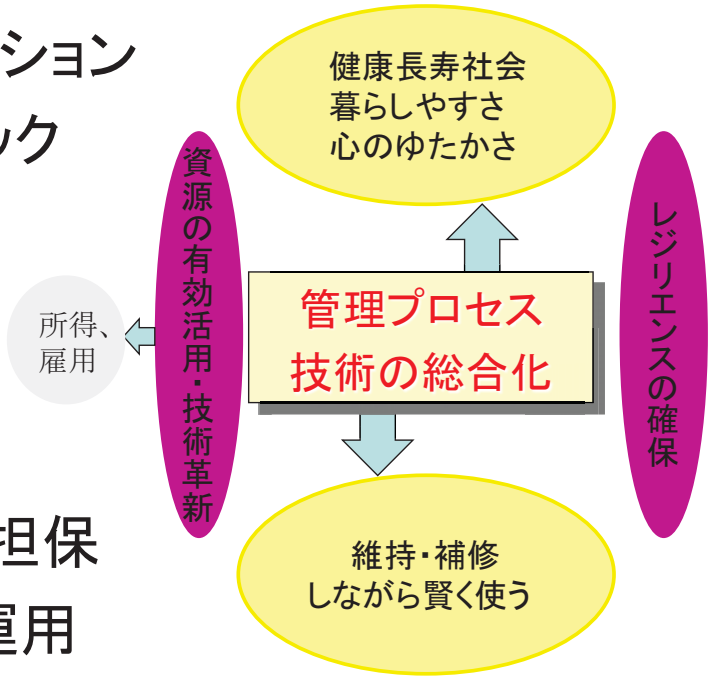
自立の主体は地域

交通のガバナンス

市場組織

財政的コーディネーション

ビジネスロジスティック



交通の仕組み

交通全般の効率性担保

交通フローの管理運用

再度、地域の経済成長戦略と連動した交通運営を考える

2つの道（1990−）

・技術革新型経済成長

東アジアに売れる技術

・新しい価値観による経済成長（長寿社会・ゆとり社会のビジネス）

⇒経済成長しなくても豊かになれる方法（**知識社会**）

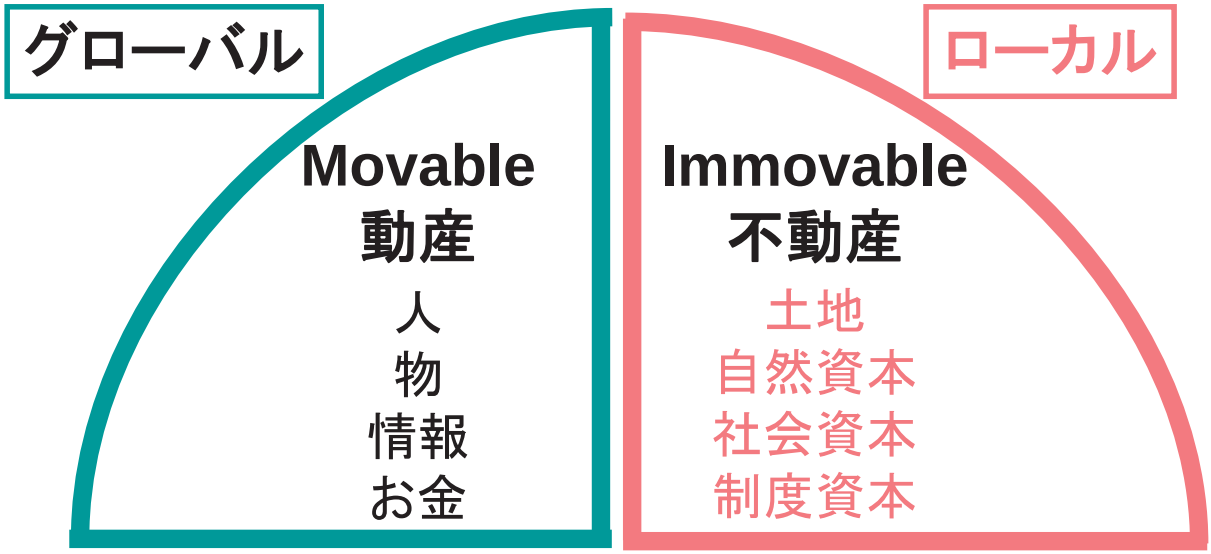
しかし、

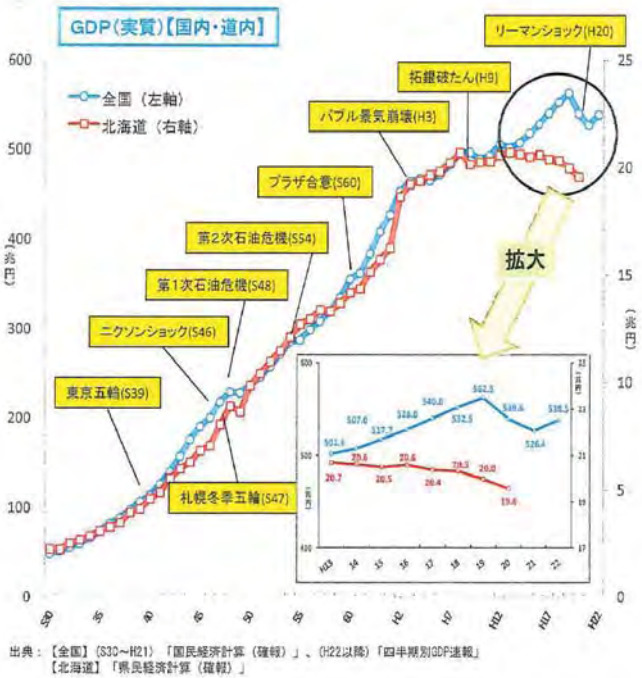
・1997年以降、欧州の地域交通計画に経済成長が盛り込まれてきた。

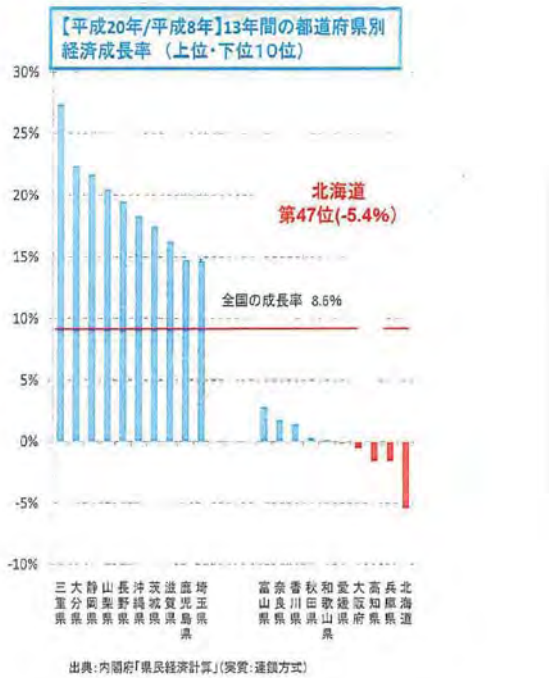
・新自由主義の揺らぎ （ 米国国家情報会議（NIC）が2012年12月に発表した報告書によれば、2030年の世界は、米国、中国という覇権国家のパワーが低下する中で、「個人のパワーの増大」、「権力の分散」、「人口問題」、「食糧・水・エネルギー資源の結び付き」が世界の動きを決定）

⇒ 地域の経済成長を再考するとき

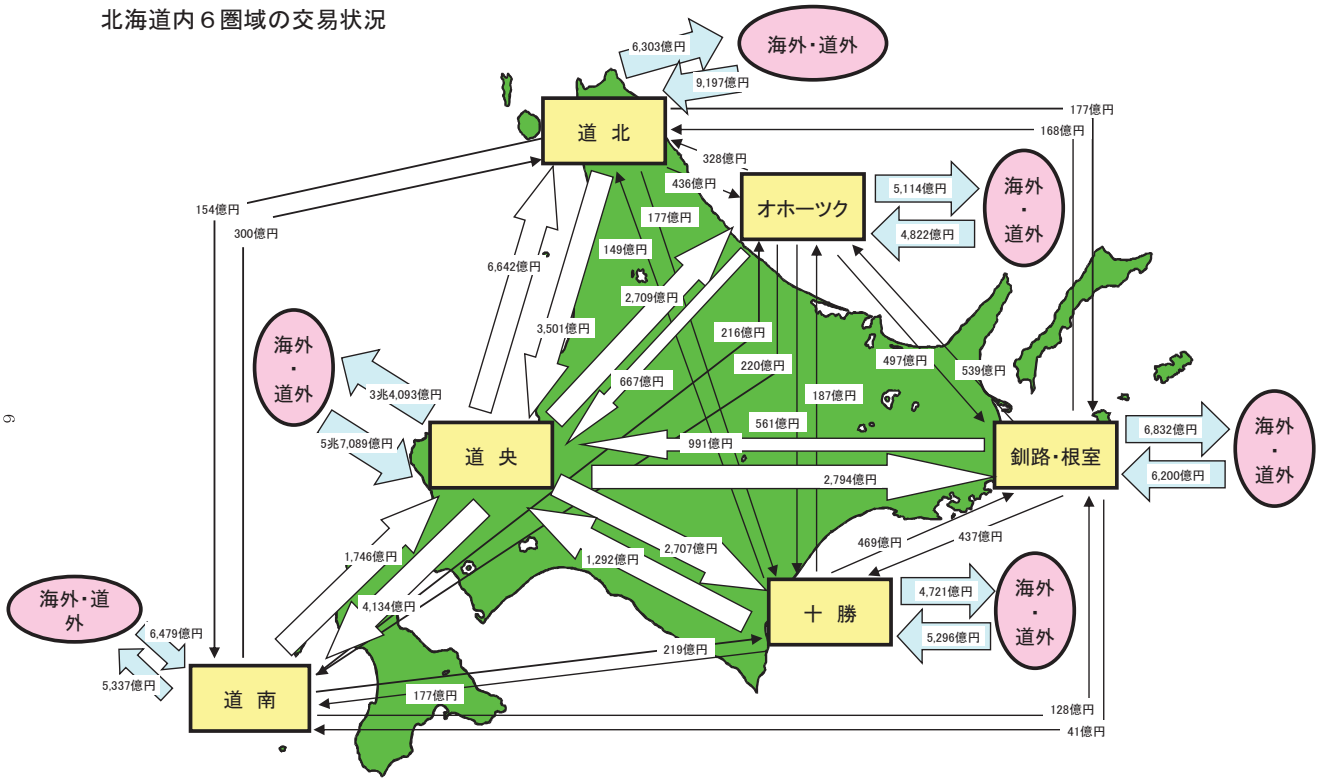
経済と環境のバランス(アセット)







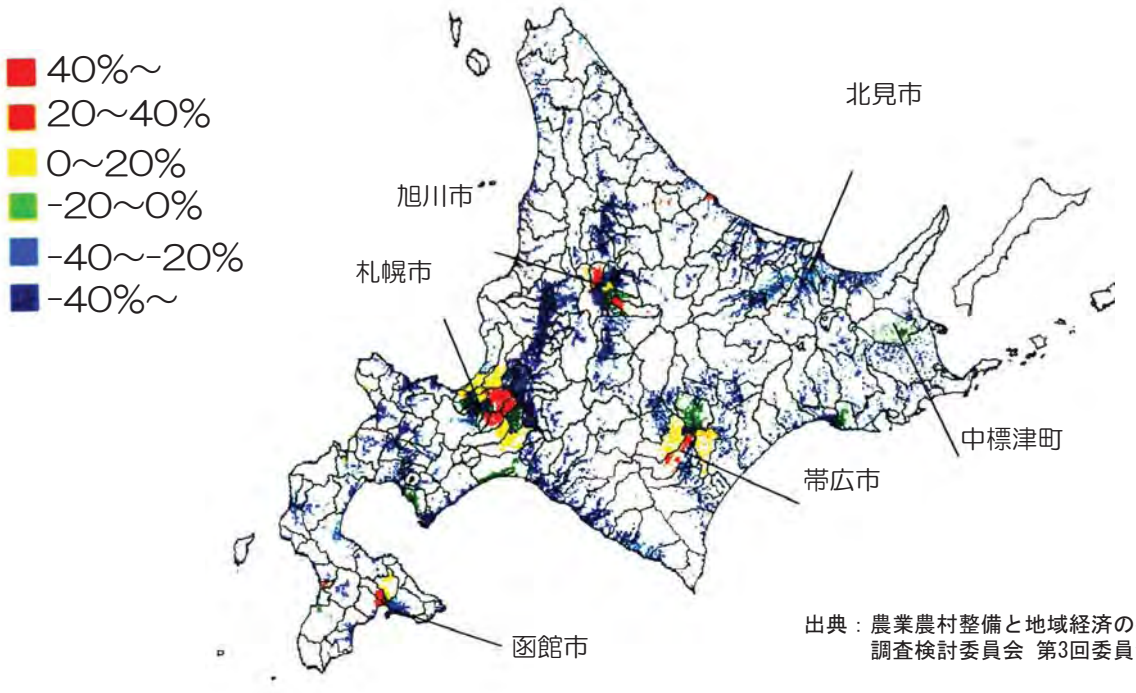
北海道内６圏域の交易状況



出典：「平成10年北海道内地域間産業連関表」北海道開発局

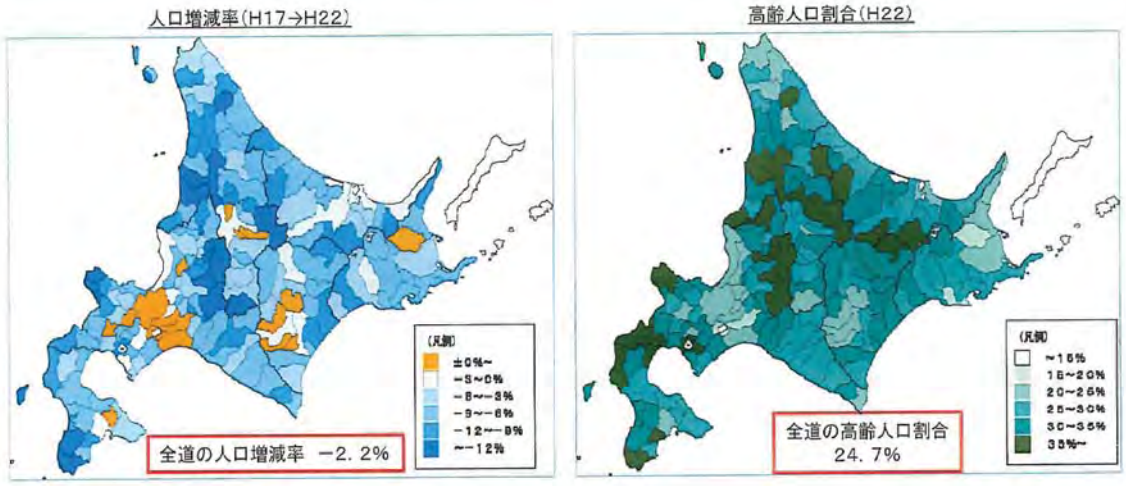
北海道の人口予測

2000年～2050年の人口推計結果
（1kmメッシュ人口を用いコーホート法によって推計）



出典：農業農村整備と地域経済の振興に関する
調査検討委員会　第3回委員会資料

北海道市町村別人口増減率・高齢人口（65歳以上）割合



出典：総務省「国勢調査」を基に北海道局において作成

開発行政とは、その批判とは ①

１．北海道開発の役割

わが国土の約４分の１という広大な面積を占めるもののほとんどが未開発であった積雪寒冷の地　→

大規模な農業開発、産業拠点の開発、交通ネットワークの形成、生活環境等の整備が、国の主導によって継続的に実施されてきた。

２．わが国における北海道の役割の変化

戦後の石炭、食料などの国内資源開発と海外からの引揚者収容　→　重化学工業と食料品製造業の推進の時代
→　工業基地・高度食料生産基地の建設時代　→
バイオ・情報産業、国際観光拠点　→
現在；　食の安全保障、地球環境保全

開発行政とは、その批判とは　②

３．開発体制の批判と期待

・もはや　“開発”　は時代遅れ

・北海道を特別扱いする必要はない

・国が関与すべきではなく、地方に任せればよい

４．北海道環境イニシアティブ

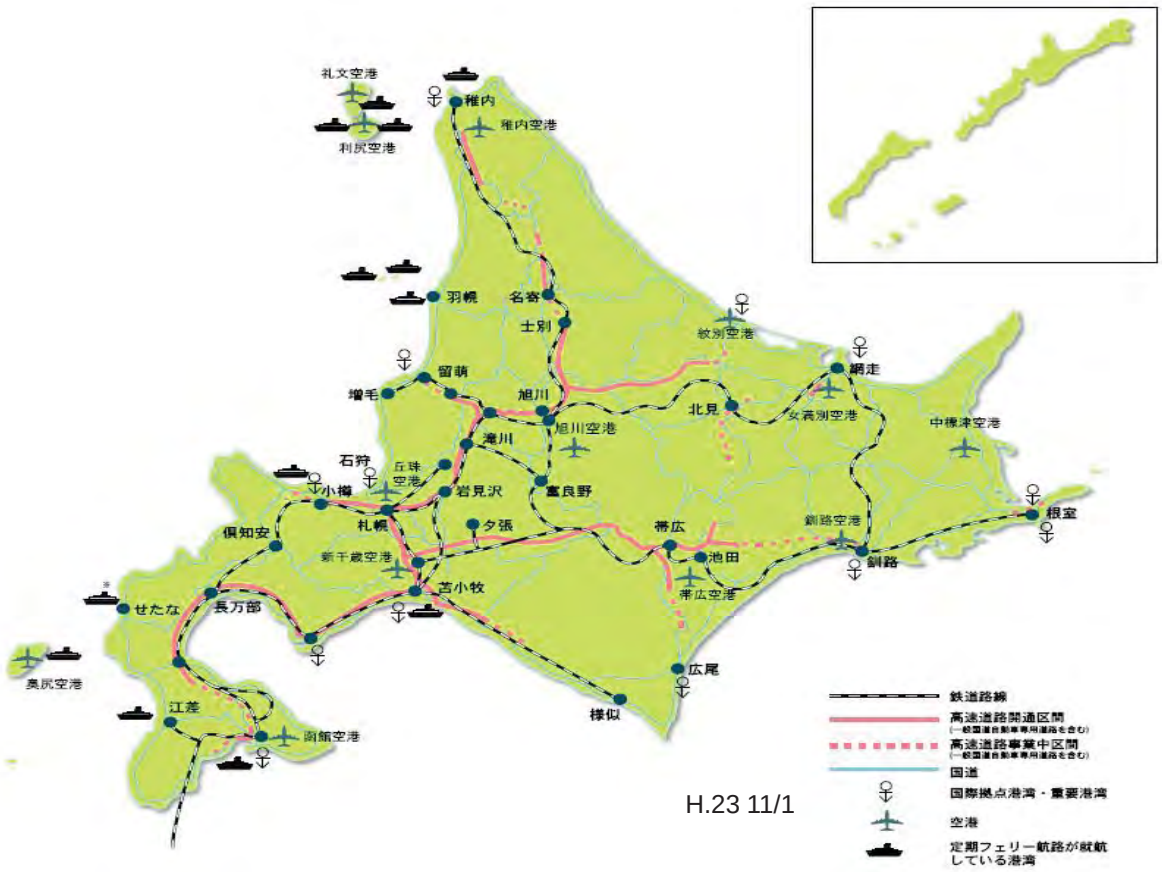
「新たな北海道総合開発計画」 2008年７月４日閣議決定

雄大な自然を体感する世界に開かれた “美しい北海道づくり”

低炭素社会の形成に向けた “北の暮らしのイノベーション”

に重点的に 「起業」 すべき

2012年11月時点：北海道の交通ネットワーク



4つの交流階層

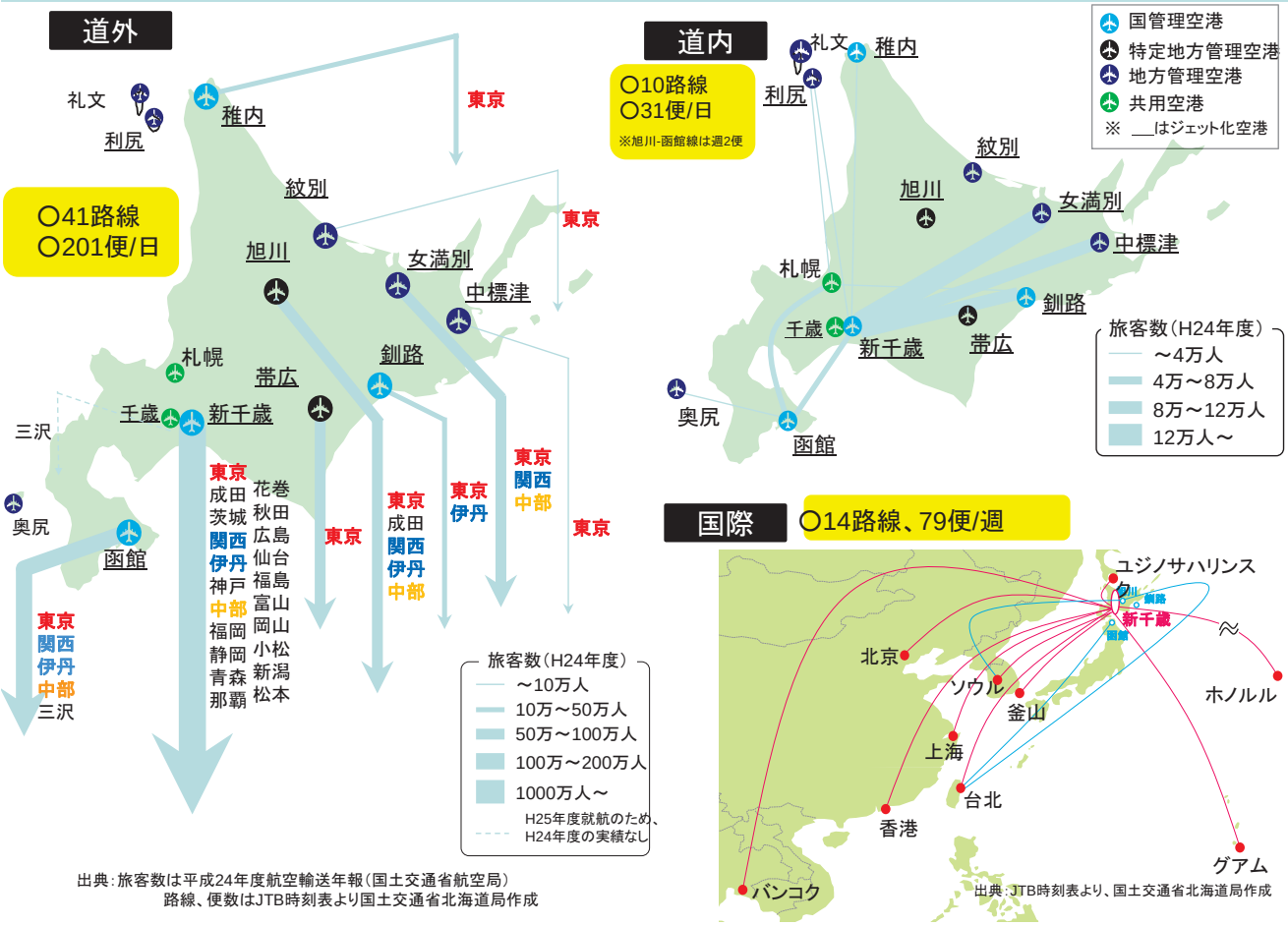
A　北海道ブロック外との交流

1. 東アジアの中の北海道
2. 首都圏・東北ブロックとの結び付き

B　北海道ブロック内における交流

3. 広域生活圏間の結び付き
4. 広域生活圏内の暮らし

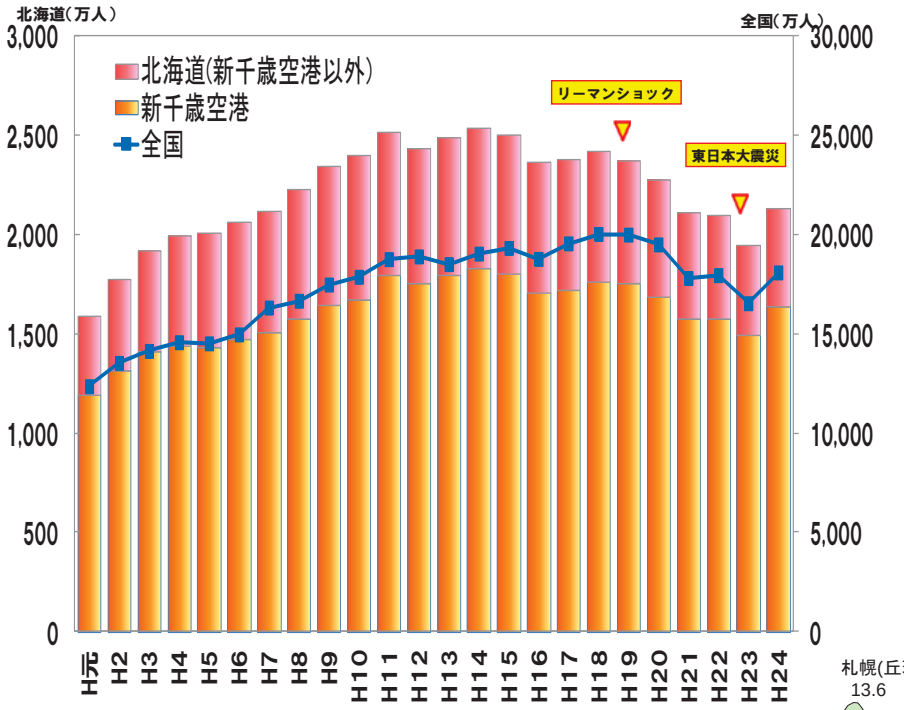
道内空港就航路線状況　（平成25年8月現在）



出典：旅客数は平成24年度航空輸送年報（国土交通省航空局）
路線、便数はJTB時刻表より国土交通省北海道局作成

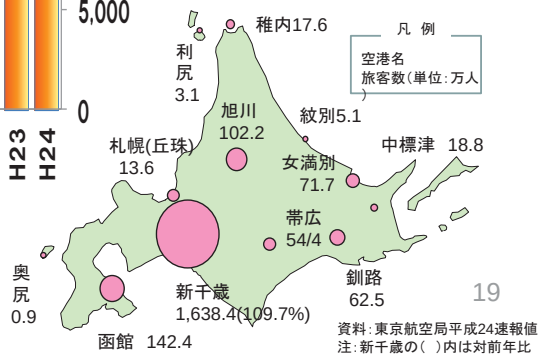
出典：JTB時刻表より、国土交通省北海道局作成

道内空港国内線旅客数の推移（国内線）　（平成25年10月現在）



資料：空港管理状況調書、
東京航空局平成24速報値（暦年）

平成24年国内線旅客数（速報値）
北海道内空港　2,130.7万人
（対前年比109.3%）

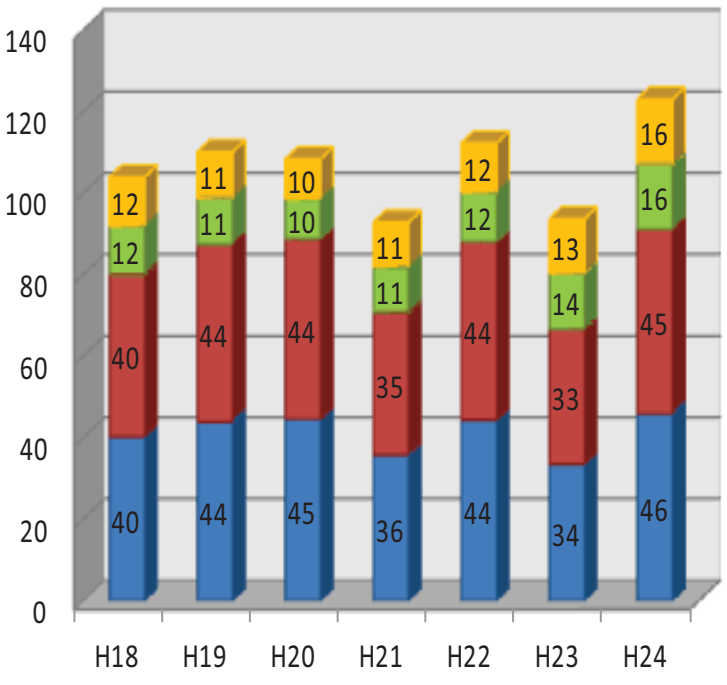


資料：東京航空局平成24速報値
注：新千歳の（ ）内は対前年比

19

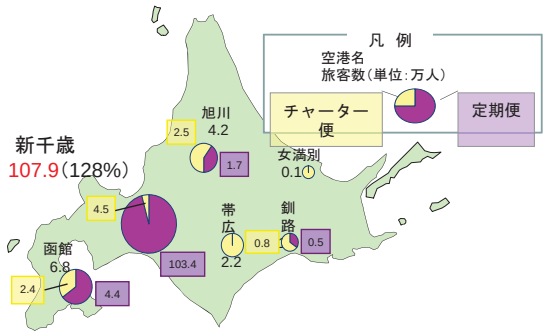
道内空港の国際線旅客推移（国際線）

（単位：万人）

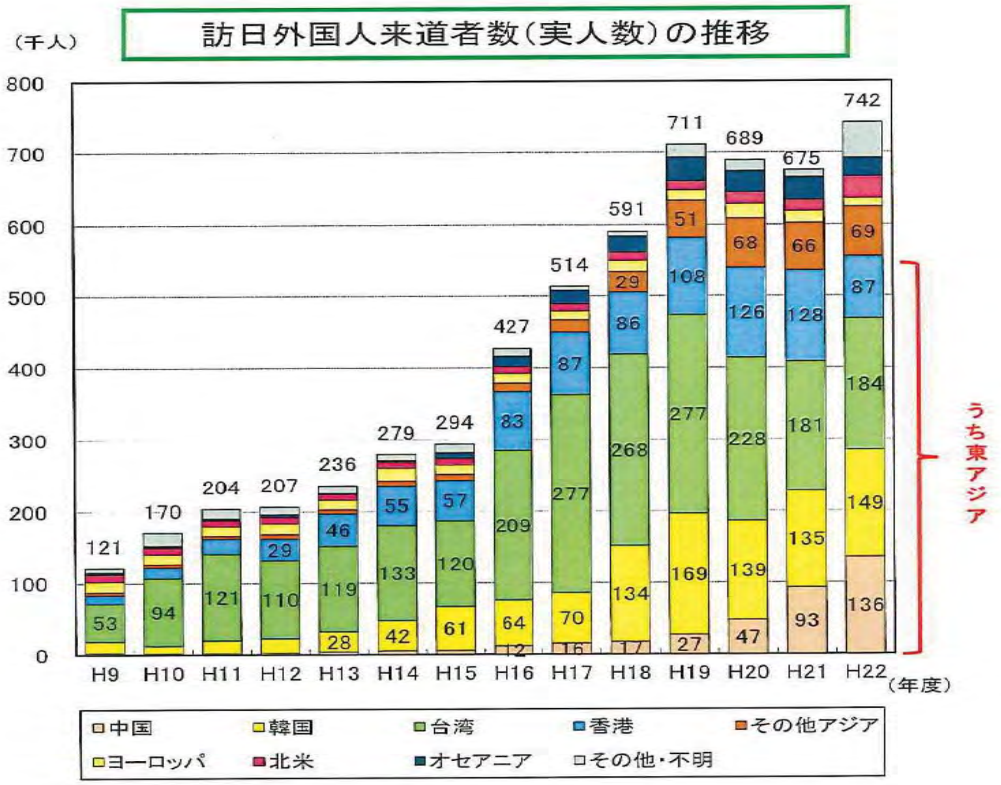


資料：法務省出入国管理統計統計表

平成24年国際線旅客数（速報値）
北海道内空港　122.5万人（対前年比130.9%）
うち定期路線　110.1万人（対前年比139.9%）



資料：東京・大阪航空局平成24速報値（暦年）より算出
注：新千歳の（ ）内は対前年比



出典：北海道「観光入込客数の推移」から作成
備考：平成22年度は、新たな算定基準による調査のため、過去との比較は参考

空港運営のあり方に関する検討会報告書

2つの方向性

真に魅力ある空港の実現

- 就航路線・便数の拡大や利用者数の増大、地域の宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大等
- 利用料金負担の低減等による航空会社の国際競争力の強化、空港機能向上による利用者利便の向上

国民負担の軽減

- 空港経営の徹底的な効率化とともに、施設としての集客力、収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小・解消、事業価値の最大化

4つの基本原則

Ⅰ　航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

Ⅱ　民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

※土地等の所有権は国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間に付与する「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定

Ⅲ　空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み

Ⅳ　空港経営改革の推進のための民間の専門的知識・経験の活用

北海道の動き

- **有識者懇談会**；5回　ヒアリング・アンケート調査、意見交換
  - 国のあり方検討会2つの方向性　→　同意
    （真に魅力のある空港の実現、国民負担の軽減）
  - 国のあり方検討会4つの基本原則　→　運営委託方式に
    経営一体化の効果には同意；　　強い懸念
    （重複業務の解消によるコスト削減、効果的な誘致活動など）

- **主な議論**
  - 国管理；　①必要な空港整備・維持管理の実施、②大規模災害時の復旧、③採算性=民間で運営できるのか
  - 地方管理；①便数を多く望めない、②廃港に伴う地方切捨て、③バンドリングの効果が分からない

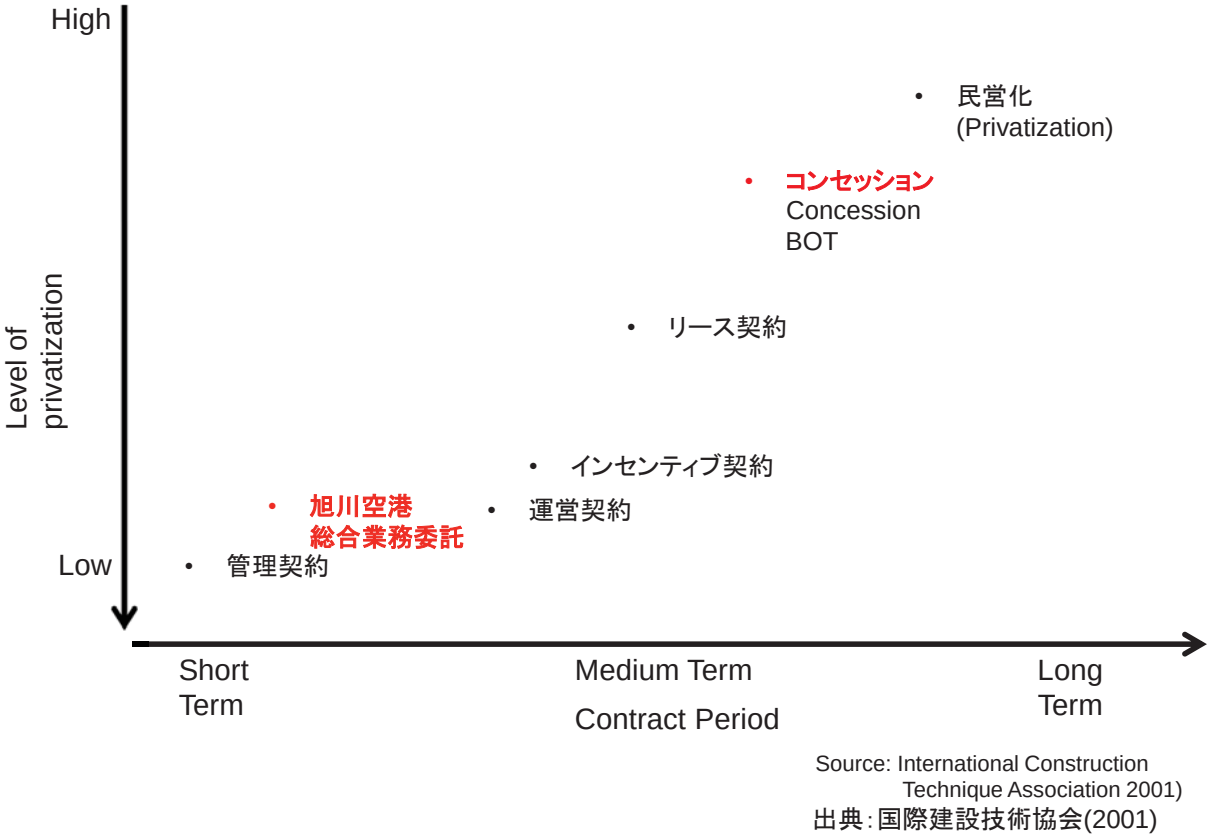
バンドリングの必要性（北海道）

- 収支状況が良好な新千歳空港の見直しだけが先行する恐れ
- 新千歳空港とそれにより結ばれた道内空港は補完関係にあるため、同一の主体により運営された場合には相乗効果が見込まれる
- 航空会社の路線選定に対する交渉力が強化される
- 資材調達、保険契約等でコスト削減が見込まれる

↓

- バンドリングの範囲　　この2つには議論が及ばず
- 運営主体の選定　　（知事のリーダーシップ？）

民営化と契約



Source: International Construction Technique Association 2001)
出典：国際建設技術協会(2001)

旭川空港の総合委託業務

H18年4月
・特区構想において空港事業指定管理者制度導入を検討
・管理事務所長及び、所長補佐が異動

H18年6月
・航空局との協議が開始

H18年11月
・「事実行為」において、航空局との合意が完了

H18年12月
・業務の再設計が完了
・定例市議会にて承認（5年間の債務負担行為）
・25日、インターネットにて総合委託業務に関する公募情報を公開

H19年1月
・総合委託業務に関する質問受付・回答

H19年2月9日
応募受付

H19年4月
・総合維持管理業務委託が開始

H19年7月
・JV幹事会社（旭川空港ビル株式会社）による駐車場の営業が開始

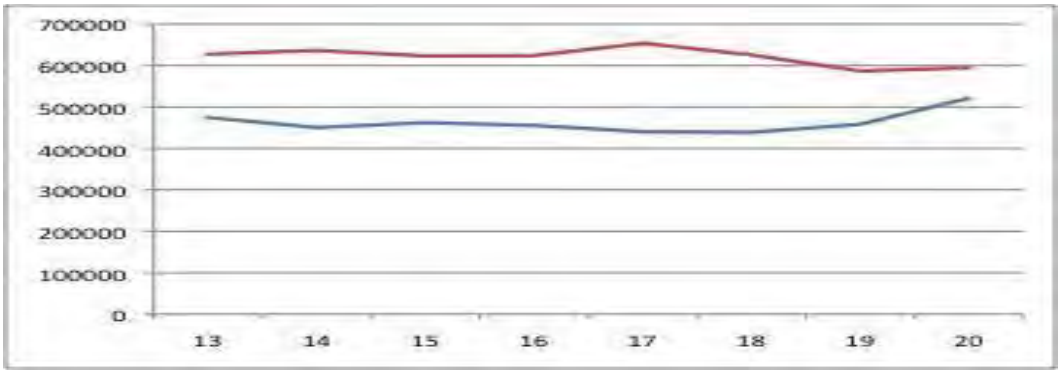
現在：平成21年度＝3年目

更なる効率化
・二人一組（プロパー1名＋受託社員1名）の滑走路チェックを、受託社員のみでの遂行

H24年4月
・第二期総合委託業務開始

旭川空港の空港収支（赤：支出、青：収入）

- 総合維持管理業務委託で空港管理事務所の職員が削減される（11人から9人）など、効率化が進んだことによる1億6,400万円のプラスの効果
- 駐車場の委託によって、土地使用料収入などで2億1,700万円のプラスの効果



27

北海道エアーシステム（HAC）

背景

・H10に北海道と日本エアシステムが共同設立（千歳-函館、函館-旭川、旭川-釧路、３機体制）

・ＪＡＬ；Ｈ１６，ＪＡＳ統合、Ｈ１７釧路-千歳撤退、Ｈ２２経営破たん。

・ＡＮＡＧ；Ｈ１５，紋別-丘珠、稚内-利尻・礼文撤退。Ｈ１８，奥尻-函館撤退、Ｈ２２道内路線を千歳に集約（丘珠-稚内、女満別、中標津、釧路、函館撤退）

⇒ＨＡＣは、ＪＡＳの千歳-釧路を引継ぐなど札幌圏と都市間路線に比重を移すとともに、ＡＮＡＧが撤退した奥尻-函館、利尻-丘珠、女満別-丘珠を引継ぎ離島路線も担う。H24時点で道内12路線の内6路線を運航。

問題の所在

・Ｈ２２ＪＡＬ経営破たんに対応して、Ｈ２３に北海道（37%），ＪＡＬ（15），札幌市（14）などの就航自治体、経済界（23）が出資して、新生ＨＡＣを丘珠空港を拠点にスタート。機材はＳＡＡＢ340Ｂ３機。丘珠-女満別・釧路・函館・利尻、函館-旭川・釧路・奥尻、千歳-女満別・釧路の9路線（道内17）。

・Ｈ２３、4-5月に重大インシデント発生と欠航の連鎖（代替機材がない）が始まり経営悪化。道議会の意を受けて経営検討委員会が設置される。

28

ＨＡＣ経営検討委員会（Ｈ２４．5-6月）での議論

経営悪化の要因

・機材代替体制がない
・女満別線へのＪＡＬ増便によりＨＡＣの競争劣後を招いた
・離島路線が慢性赤字構造となっている

経営改善の検討（Ｈ２４時点で、９⇒６路線（丘珠-女満別・函館・釧路・利尻、旭川-函館、函館-奥尻｛Ｈ２３からの撤退路線；千歳-女満別・釧路、函館-女満別｝））

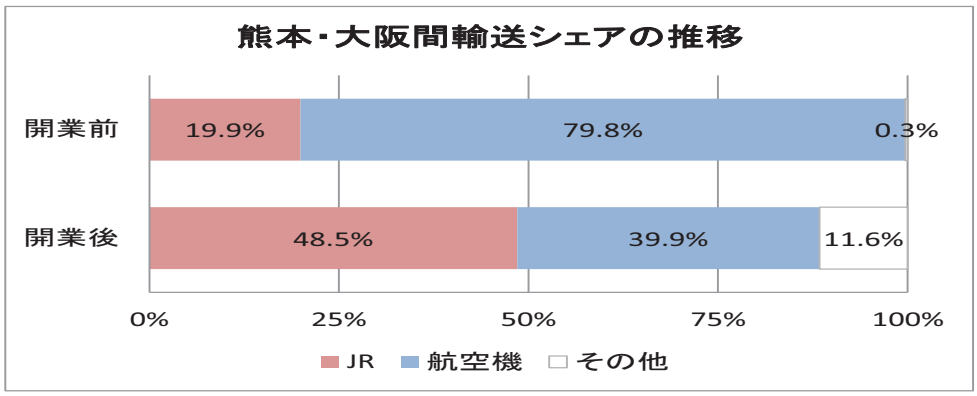
・公共性、代替性、事業性から検討；
・離島のみならず、都市間路線にも札幌圏の医師派遣、通院患者が利用
・離島路線の運航引受会社はない。増機による代替性確保は困難（増機は、機材確保、資金調達、整備体制の全ての用件を満たしてはじめて可能となる）
・離島路線を維持しつつ、都市間路線を見直し（2路線休止｛女満別-丘珠、旭川-函館｝」１路線増便｛函館-丘珠｝。1新規路線｛三沢-丘珠｝）

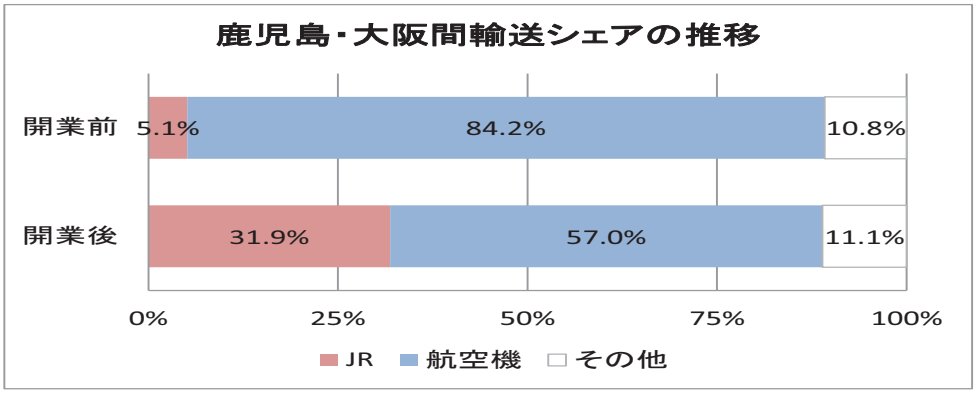
意見　⇒　・離島路線を維持した航空会社経営　離島補助との連結会計
・中長期的視点に立った経営改革　後継機材、丘珠ＲＪ、・・・

29

九州新幹線開業と航空需要（2011）

出典：三菱総合研究所　幕作成

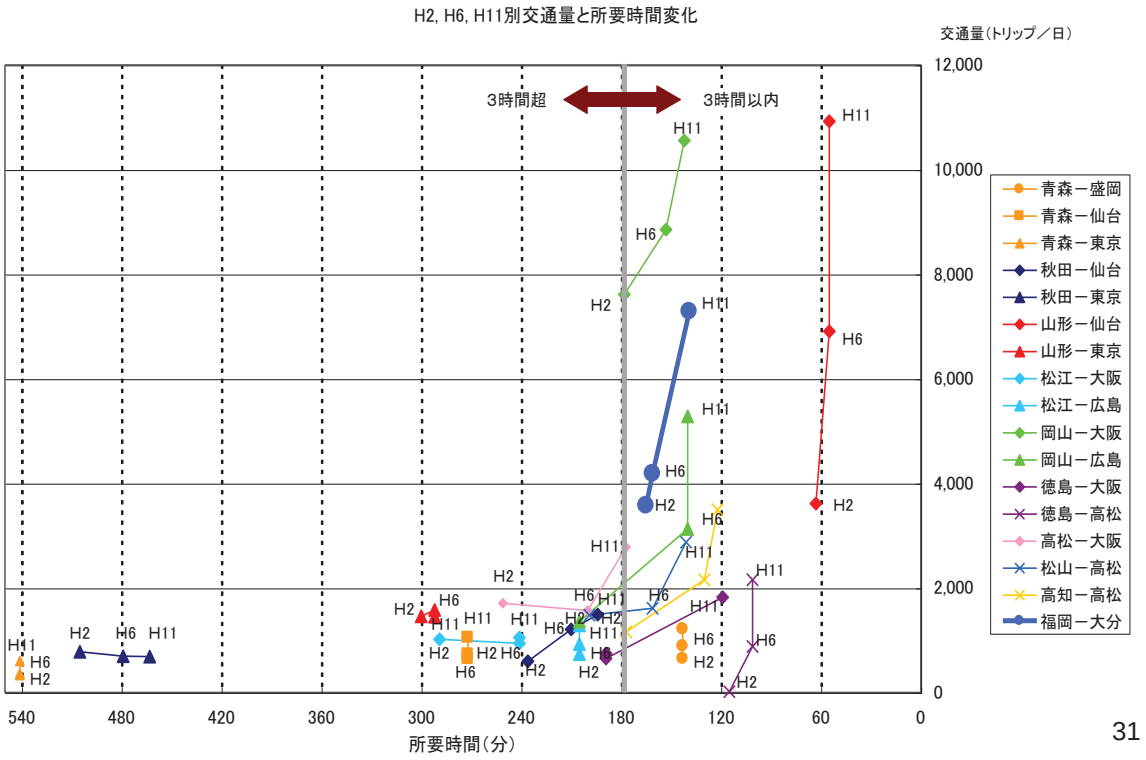




30

都市間の所要時間が3時間（180分）を切ると交通量が急増

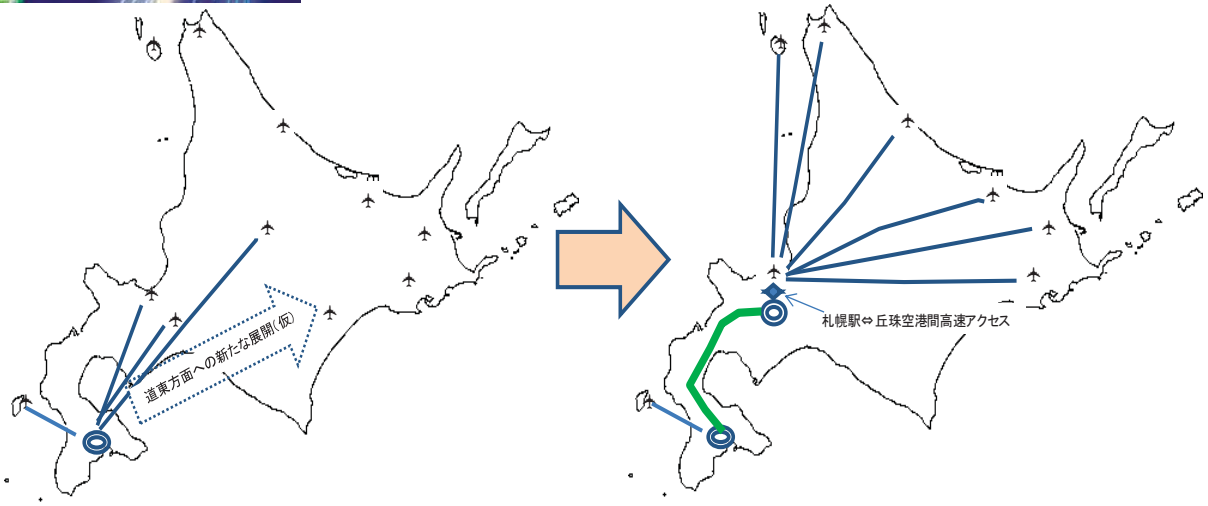
日帰り圏≒3時間圏



31

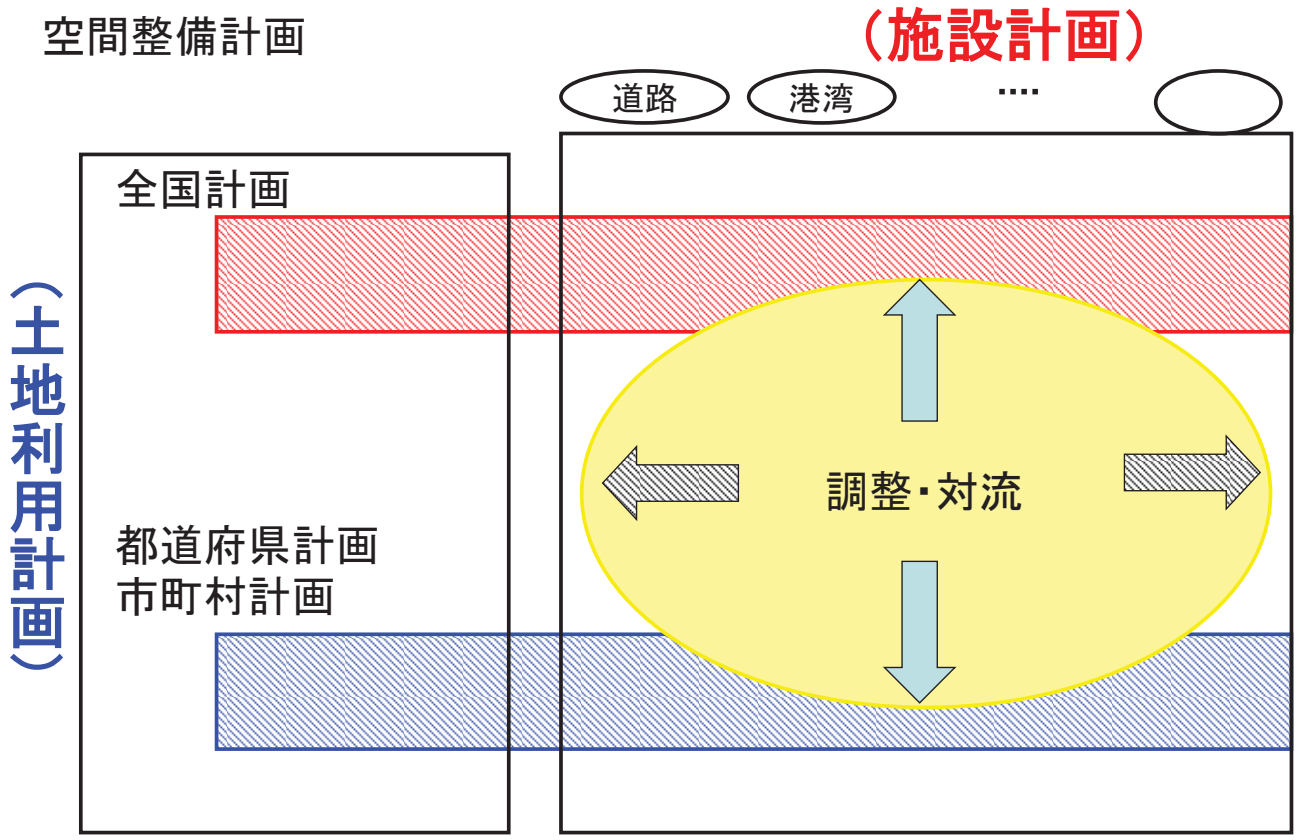
31

新函館(仮称)開業時と札幌開業時の航空ネットワークの活用



32

空間整備計画



イングランドの事例

- 1997年、イングランド
  地域発展計画（経済計画）が
  地域計画（土地利用+社会基盤整備計画）に統合。
- 「経済」計画と「土地利用−交通」計画を連動させて、
  企業の生産や雇用、人々の生活のあり方を
  地域ビジョンとして住民に公開。
- 2004年、地域空間計画として、再制度化。
- 経済計画を取り込みながら、社会資本の建設運営の制度が見直され、成長していっている。

ドイツの空間整備計画

1965年:「同等の生活条件」→1997年:「持続的空間発展」

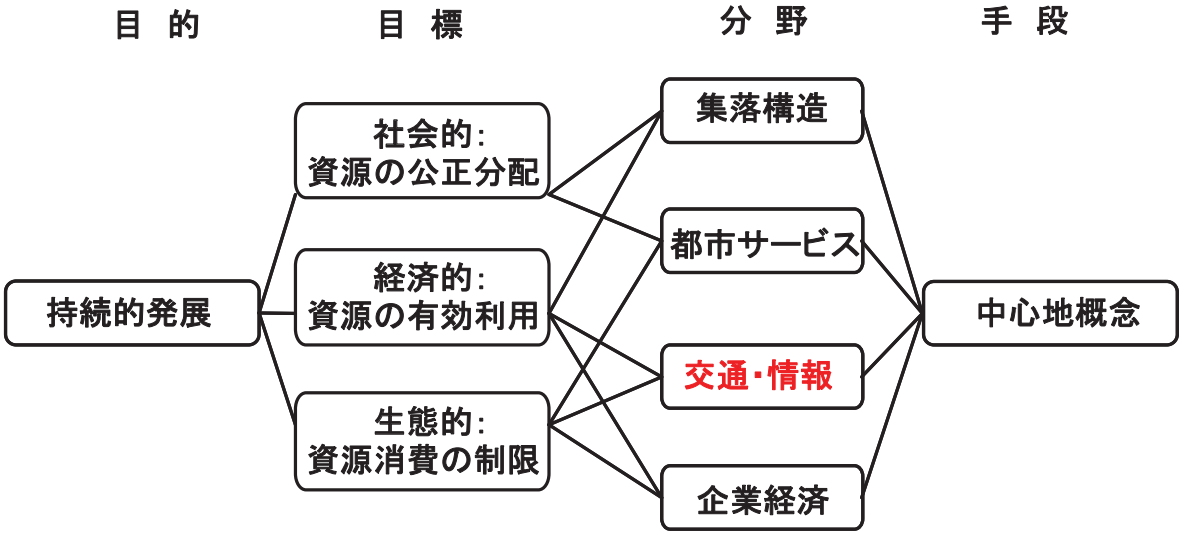
①経済:地域の**競争的自立**が重要となってきている
②社会:地域の**多様化**
③行政:**分散的システム**が推奨されている

➡「既存の広域生活圏の考え方が変化」

広域生活圏の多様性をいかに計測し、地域固有の自立を図るか

35

ドイツにおける持続的発展のための手段



		集落構造（再編を含む）	都市サービス	交通・情報	企業経済
都市規模	大	△	△	◎	◎
	中	○	○	○	○
	小	◎	◎	△	△

36

1999仏　総合的公共サービス計画

1982　国内輸送基本法　LOTI（道路、鉄道などのマスタープラン）

1995　国土開発整備基本法　LOADT（20年後の交通を含む国土計画）

しかし、計画がストップ。理由は、

・移動者のニーズに応えていない、

・環境への配慮が不足・・・

1999　持続的国土開発整備基本法（LOADDT）

・中央政府は教育・研究、文化、保健衛生、情報・通信、エネルギー、自然・農村、スポーツ、交通の**8分野からなる総合的公共サービス計画を定める**こととした。

37

スコットランドの事例

1国２制度 英国政府とスコットランド政府

- 1999年にいくつかの分野で権限が移譲
- 鉄道の建設と運用は、その殆どの権限が移譲された
- 空港と港湾施設は、基本的に英国政府の管轄下（過疎対策としての地方空港はスコットランド政府の管轄）
- 航空路線は民間が運営するが、EU主要都市路線をエジンバラやグラスゴーの空港に引き入れるための補助などが行われないように英国政府の厳しいモニタリングがなされていた
- このため、エジンバラやグラスゴーの空港からEU主要都市への直行便がないところもあった
- 英国政府でいうLocal Transportation Planは、例えば、エディンバラ・ロジアン地域開発公社などで計画されている。
- 同公社の重点分野は、「世界との結びつきの強化（44億円）」、「競争力のある企業の創出（26億円）」、「労働市場の機能の改善（24億円）」などとなっている。

（2004 National Planning Framework（ Smart, Successful Scotland ）と、2005.8のヒアリング調査 ）

地域が、国際航空ネットワークづくりのファンド、企業創出のファンド、を出す（融資）。

38

アイルランドの事例

The ‘double island’ location of Ireland

・大陸にあるEU主要都市へのアクセスの遅れ

・Ryanair の出現

アイルランドの主要航空会社はAerLingus〔空の軍団；2004民営化〕）
AerLingusを、主要ハブ空港を避け大陸に乗り入れることでコストを下げる
（地上取扱手数料と混雑の回避）という国の戦略に乗って出現したRyanair。

・ダブリン・コーク・シャノン空港を国際空港へ
EUの113空港とネットワーク（2006.2）

(Multi-level policy making in transport: the problems for border regions
; R. Vickerman)

２島問題は、北海道にも、関空にもある
世界の経済成長核へ、地域ブロックから航空網を直接張る

39

アイルランド　シャノン空港から学ぶ

ロンドンシティエアポートからアメリカ大西洋岸空港へ小型機で運行する場合、シャノン（Shannon）空港へ給油のため着陸し、搭乗客は給油時間中に米国税関・入管手続を行い、待ち時間にショッピング・食事などを楽しむスキームを導入

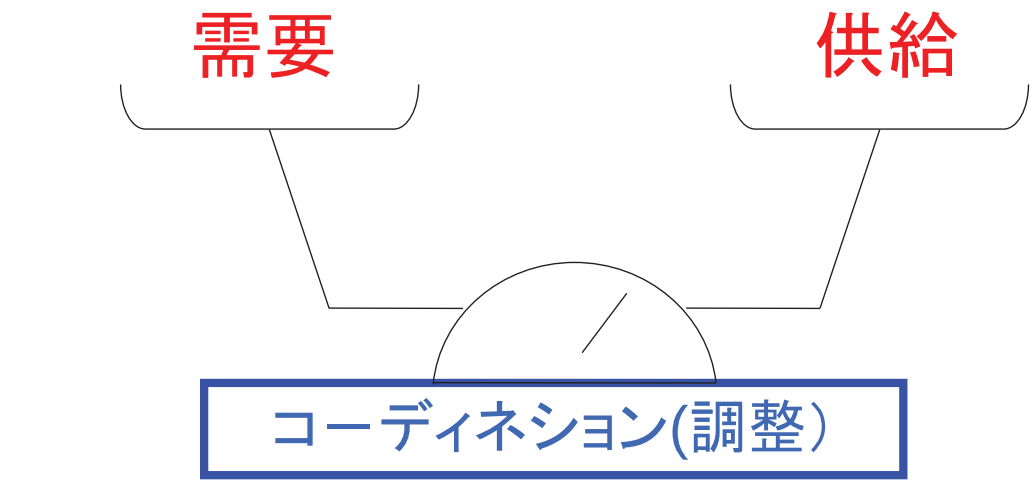
全ての地方空港に同一なアプローチを取っていたのでは共倒れ。例えば、プライベートジェット専用空港、VIP・ビジネス客特化空港、レジャー客専用空港、LCC専用空港、貨物専用空港、季節空港、企業専用空港…等空港の特徴を生かす経営が必要。

↓

例えば、新千歳空港と道内地方空港の融合･連携！

40

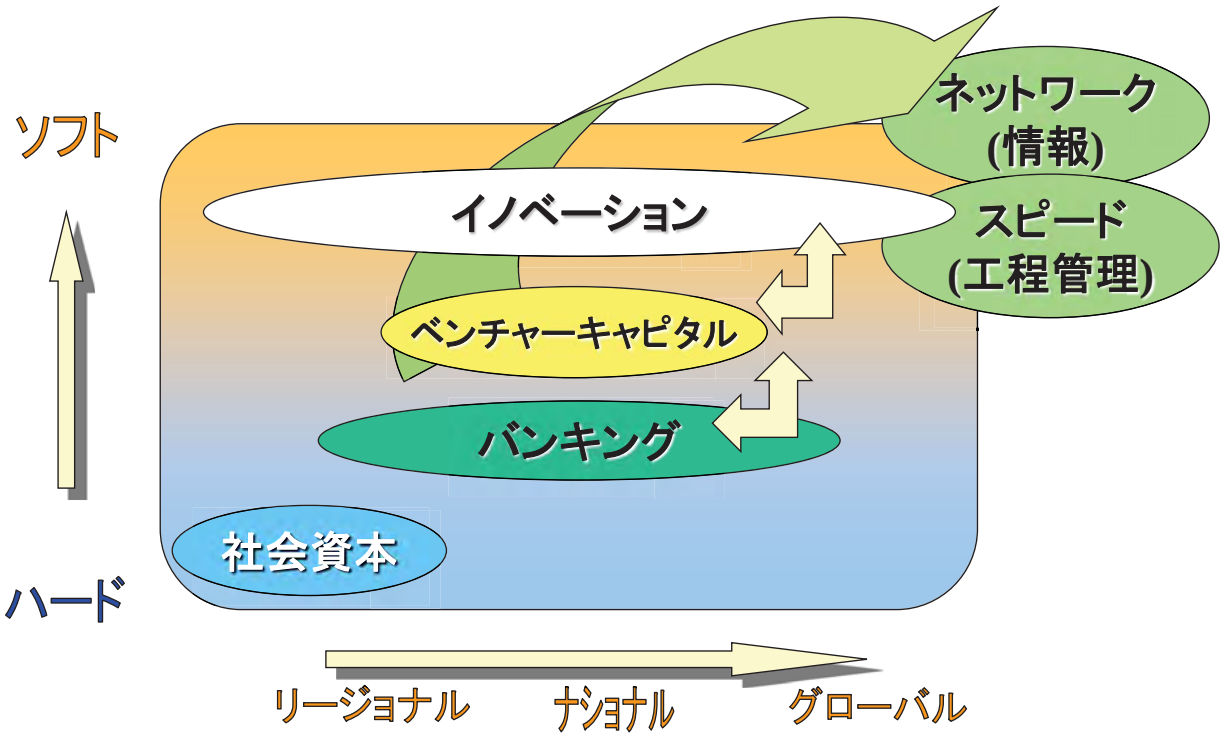
交通施設整備　→　サービス向上



国土レベル
（国家百年の計：長期）
インフラの建設
（ハード重視）
プロダクトの時代

→

地域・生活圏レベル
（権利の調整：短期）
インフラの管理・運営
（ソフト重視）
プロセス(合意)の時代

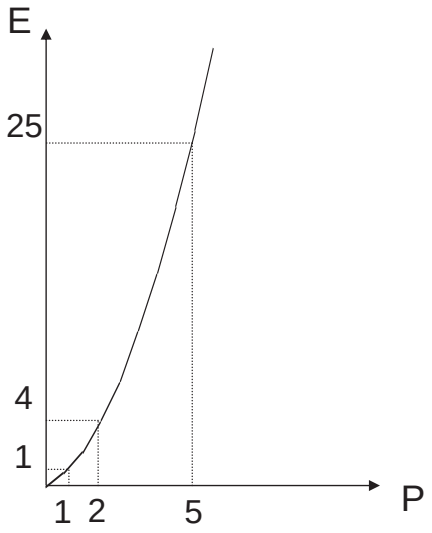


起業；　空港・航空ネットワークの戦略

42

相思相愛の仲　　The Joyless Economy(1976) ; SCITOVSKY

complementation : E （相互補完性）



$$E = P \times P$$

多様性と異質性

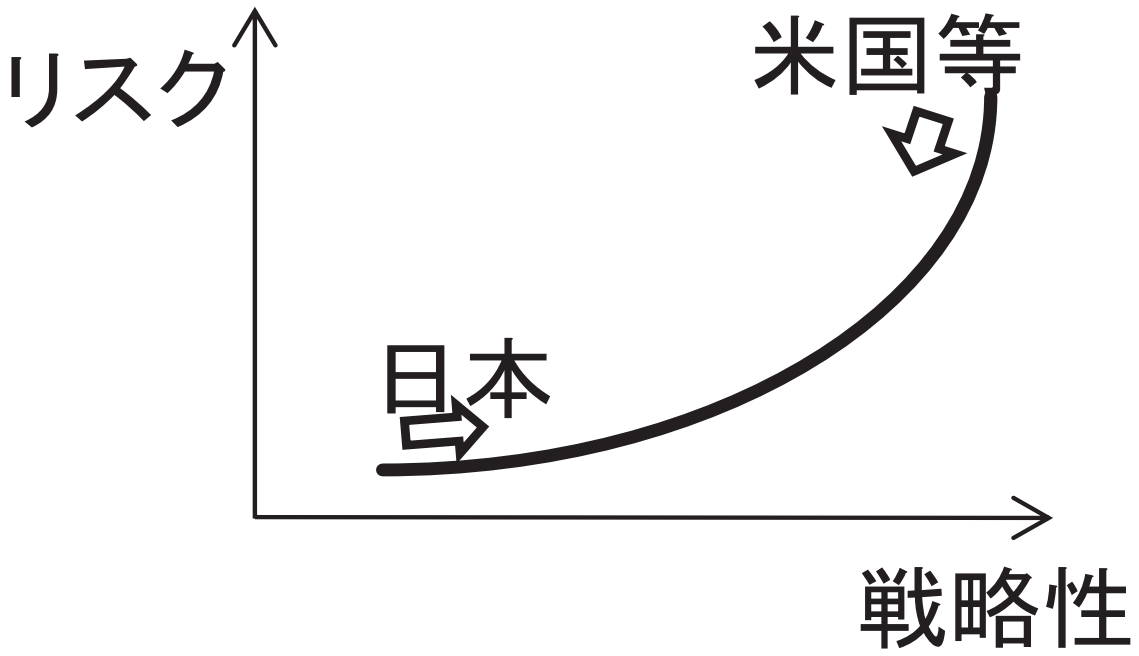
新千歳空港の魅力　＝

新千歳空港の魅力　×

相手空港の魅力

43

意思決定について



例えば；　地域がインフラを育てる視点

リージョナル・ゴール

- 健康寿命を長く、それまでを楽しく過ごすための、医療費の負荷が少ない地域
- 3世代が近くに居住し、コミュニティを活性化するための土地の流動化
- よそから人が集住する地域の魅力向上

インフラを育てる（運用を含めて）

- 官民連携、住民・ＮＰＯ連携など、多様な主体の参加
- 空港圏域の拡大、空港間の相互補完性
- 新しいビジネスを起業

45

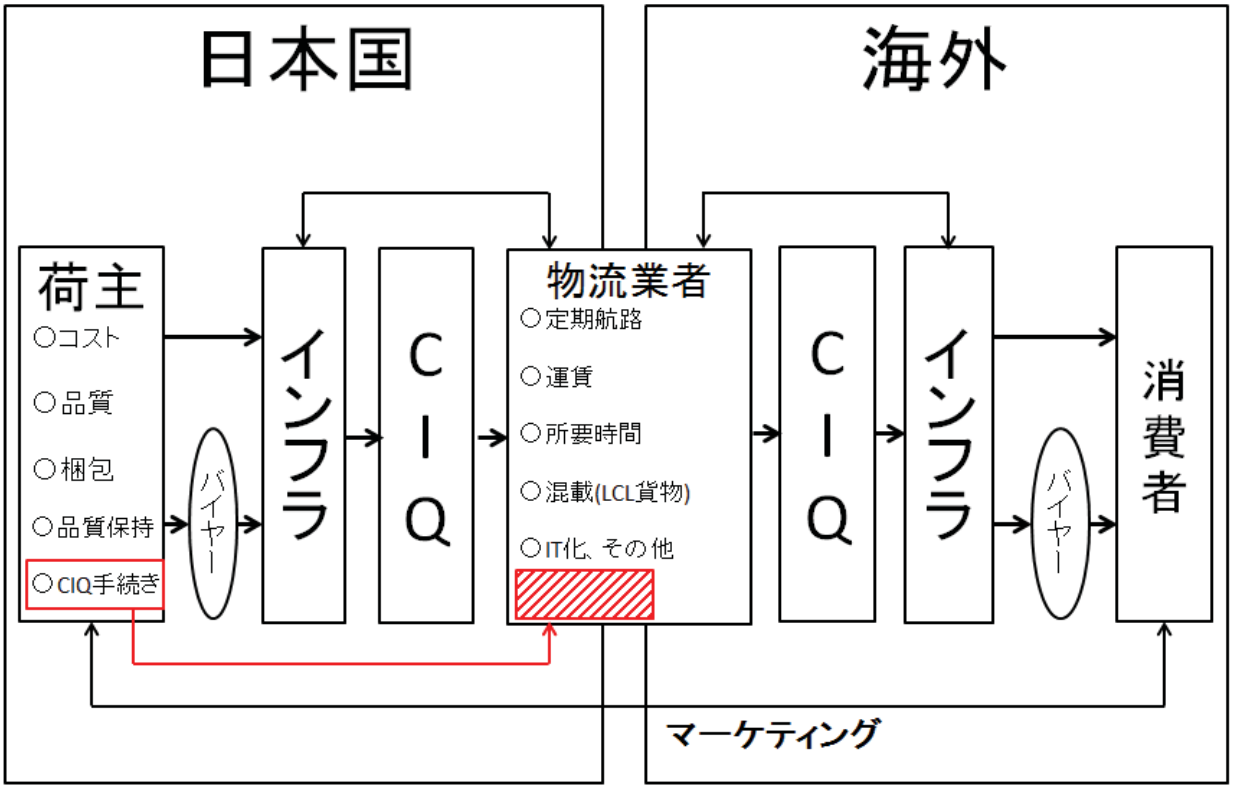
東アジアを睨んだ産業の創造と高速交通

- **物流**　；　**HPOプロジェクト**HOkkaido export Platform
  北海道国際輸送プラットホーム
  生鮮食品・加工品の国際物流を商流ベースから見直す（航空機による冷蔵・冷凍小口輸送）

- **観光**　；　**北東アジアターミナル構想**
  旅行業・宿泊業・運送業を越えた新しいビジネスモデル
  北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区；
  オランダのフードバレーに匹敵する食の研究開発拠点の形成、食と観光、食と健康等、他分野連携による産業育成
  アジアの観光ビックバン；　食と観光、健康と観光、環境と観光、教育と観光等、による産業育成

46

物流部分の簡素化による関係図



自戒を込めて　空港・航空に携わる人々の態度

空港・航空ネットワークが、地域を支える時代　；

①普遍性・抽象性・客観性　→　個別性、地域のシンボル性、役に立つという能動性

②よりよい社会とは、というビジョンを議論している

③担い手を育てる

④どう実現していくか

●より広くお付き合いのフロンティアを広げる（異分野）
農業、観光、医療、教育

●地域の要求に応えていない　→　もっと現場に入ってゆく。

48

平成 25 年度　第４回　空港と地域研究会

〇日時：平成 26 年３月 26 日（水）14:30～16:30
〇場所：たかつガーデン　２階　鈴蘭の間

次第

１．開会

２．話題提供

「空港と地域研究会　とりまとめと提言(案)」

本研究会主査　関西学院大学経済学部

教授　　野村　宗訓

３．閉会

空港と地域研究会

第４回研究会　出席者名簿

（順不同、敬称略）

主　査

野村　宗訓	関西学院大学　経済学部　教授

メンバー

横見　宗樹	大阪商業大学総合経営学部　准教授
高橋　潤一	新関西国際空港港株式会社技術･施設部　施設計画ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
高野　敬二	新関西国際空港港株式会社経営戦略室　経営管理ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ
大藪　典子	神戸空港ターミナル株式会社　代表取締役常務
福村　和広	株式会社Ｊプロデュース　第２営業局ﾂｰﾘｽﾞﾑﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ推進室室長
伊縫　憲幸	株式会社日建設計　プロジェクト開発部門企画開発部　主管
日下　郁恵	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門総合政策ｸﾞﾙｰﾌﾟ　主任
藤本　勝	五洋建設株式会社大阪支店　調査役
福盛田　真義	株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課　副調査役

オブザーバー

橋本　三喜昭	国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課　課長
河原　奈穂子	大阪府政策企画部空港戦略課　主査
上野　徳之	兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課　主査
野口　浩	大阪市都市計画局計画部　空港等広域計画担当課長
岡山　裕司	神戸市みなと総局空港事業室　推進課長

事務局

葉山　幸雄	一般財団法人関西空港調査会　常務理事兼事務局長
山内　芳樹	一般財団法人関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長
羽根田　淳	一般財団法人関西空港調査会　調査研究グループ課長

第４回　空港と地域研究会

議事録

日時：平成 26 年 3 月 26 日(水)14:30～16:30
場所：たかつガーデン 2 階　鈴蘭の間

○講演

「平成２５年度　空港と地域研究会のまとめと提言（案)」　野村　宗訓

１．報告書の構成

○1 頁目は、提言骨子で、フローチャート形式でまとめている。提言は、地域活性化に資する空港の活用に向けての提言という事でまとめた。今後の課題として、ここでは十分検討できなかった内容を整理している。

研究会の概要のように、1 回から 3 回までの講演をしてきた。報告書の大半が三つの講演のエッセンスを掴んだものになっている。ここに関しては議事録とほぼ一致している。30 頁からが提言である。

前年度までの研究内容と一部重なっているが、全面的に重ならない様に書かなくてはいけないのと、須藤さんと田村先生の部分を取り込まなくてはいけないが、全面的に取り込むと同じ文章になる。私自身が経験してきた内容も一部盛り込んでいるので思い込みとか誤解があるかもしれないが忌憚のないご意見を頂きたい。

２．報告書の内容

(1)研究会講演の概要

○空港を盛り上げていく地域をどうやって作るかという問題に取り組もうとした。それが 4 頁のまとめの最初、空港会社と地域社会の共存という事で書かれている。コミュニティ全体でとかコミュニティ総体でという言葉を大事にしたいという事で一貫して報告書を作ろうとした。最初のパラグラフ二つはこれまでの実態の変化、三つ目のパラグラフは市民、企業、地方自治体等を含むで始まるパラグラフに研究会の意義を見出そうとした。

○マンチェスターエアポートグループが自治体経営でありながら意欲的に取り組んでいるという紹介をした。地域のエアポートシティ構想をマンチェスター市で行っているという事を紹介した。ロンドンシティエアポートのグループはエジンバラとスタンステッドを買収しに行った。観光ではエジンバラのツーリズムに関して熱心に協力関係を進めようと自治体も対応している。ロンドンシティの空港は写真もお見せしたが、小さなところだがドックランドの都市再開発によって新しい街を作って、空港が核になり小学、中学校と協力していることを紹介した。

○ANA 総研・須藤氏の報告では、地域活性化の色んな町づくりをしている地域を紹介して頂いた。観光地でなかったところにも ANA のスタッフが入り込んでいるという小まめな地域活性化への貢献をされていることの紹介があった。これがどこまで関西エリアで出来るか我々がもっと考えなくてはいけない。これから医療特区が認められたのでその動きが出てくる。従来型観光だけで空港やアクセス交通が整備される形とは異なる新しい動きを

しなければいけない。
○田村先生は､北海道の事を中心にマクロ的な国づくりの話から北海道のご紹介を頂いた。あとドイツとイギリスの紹介もしていただいた。27 頁、HOP 北海道国際輸送プラットホーム、こういう内容も非常にインパクトがあった。29 頁、何故なら、地域総体で航空需要を創出する時代になったのですから、という事でこういうところに持っていかなくてはいけないし、北海道はまさに取り組んでおられるわけで、関西も取り組めると信じているので北海道との良い競争関係を参考にさせて頂きたい。
○概要のまとめとしては、空港経営はコンセッションなどを通して、民間としての意識改革が求められている。航空需要を発掘するためには、地域の企業や教育機関などとのコラボが欠かせない。鉄道・バス会社やホテルなどを含め、地域総体で航空需要を喚起する必要がある。地方協議会と別の新たな組織が、地域特性に合った空港運営を追求すべきである。空港運営主体の所有権が公的組織にあっても、職員の営業活動は重視されている。航空・空港関連の業界では、自由化・国際化に対応できる人材育成が不可欠である。下から三つ目の、別の新たな組織、が引っかかるかもしれない。地方協議会の事を特に全否定しているわけではないが、若干お互いが気を使いすぎて前に行きにくいケースもあったという解釈でこういう表現をしてしまった。成田の空援隊のような、自ら地域の自発的なマインドを持った方と空港会社の職員がいろんな形でコラボしていることをイメージして、こういう表現を使わせて頂いた。

(2)提言

1)地域戦略に基づく航空需要の開拓

○ツーリズムインバウンド振興のための環境整備を取り上げている。ツーリズムインバウンドはアジアから増えてきている。それとは別に医療ツーリズムも注目されている。医療に関する厚労省の規制等の高いハードルもあるだろうし、医師会、製薬会社の何らかの思惑も働くので簡単にはいかないと思うが、シンガポール、タイ、インド、韓国が医療ツーリズムに着目して需要を掘り起こしており、日本でも参考に出来ないかと考えている。
アミューズメントの所でカジノ創設ということも書いている｡時間がかかると書いたのは、この国にカジノの文化が定着していないのを呼び込んでくる、または内部から創設していくのはなかなか簡単ではないと思ったからである
また、現代的に音楽とかスポーツなどのエンターテイメントの需要をつかむのは大事だと思っている。地方のサッカーチームがベトナム人選手を呼び込んだことで、スポンサーも付き、応援団が向こうからやってくるという事もある。関西でも香川、本田を見に行くようなツアーも組めるのではないか。アウトバウンドとのバランスを考慮しながら、ツーリズムインバウンドを促進していっていいのではないか。

○ビジネスインバウンドに関しては、３．１１の後、電力消費は厳しいので　省エネ技術を持っていれば、それに関するビジネスインバウンドは期待できると思われる。
スマートコミュニティ、コンパクトシティは人口減少の中で作ると回収が難しくなってくる。先ほどご紹介したマンチェスターはエアポートシティ構想という事でそこに、医療機関や教育機関を集める事例があるので、そういうタイプのものを普及させられないかと思

う。
最後のパラグラフ、イールドが高いという事で書いている。需要も掘り起こせるキャリアもいると思うのでそのあたりを大事にしたい。
○地域資源の育成・活用については、例えば国際交流の友好姉妹都市は全国に 1660 もあるが、名ばかりで終わっていないか。もう少し空港を有効利用して、アクセスで何かもう少し空港にリクエストしてくるような動きがないものか。あるいは空港を使って交流を図ることも不可能ではない。兵庫県の中で過去にギリシャ・アテネと友好姉妹都市を結んだ自治体があるが、現在は何もしていない。おそらく担当者が変わると何もしていないところが多いように思われる。友好姉妹都市は、地域の活性化のきっかけとして使えると思う。ある程度本気でやれるのなら、やってもらえる人材がいるなら、実現できると思うので、ここに取り入れさせてもらった。
英国に行ってインタビューから感じとれるのは、常に彼らは空港間競争のマインドを持って行動していることです。近隣空港会社がとった戦略をそのまま真似するのではなく、自らの置かれた状況を活かした戦略をとっていると言うし、そのためにヘッドハンティングをしているということを強調している。スコットランドの HIAL でもロンドンシティで働いていた方が入ってきていたのは驚いた。そういう事を人材の流動性という観点から学んでいかなければいけないし、我々のような社会科学をやっている人間でも海外の研究者や経営者との交流が重視されているので、そういう国際派の関係者が増えてこないと情報も公開されないし、真似事で終わる。そのあたりは強調したい。
最後のパラグラフ、地域と連携して掘り起こし、点検し、他の地域の資源と差別化できる地域資源を開拓して、ツーリズムの需要と結び付けていくことが必要である。このあたりが頭でわかっておられると思うが人材が揃っていればできると思うのでやっていってほしい。日本は地方公務員の場合、動きにくいというのはあるが、これからはそれはやっていかなければいけない。空港は県の方だがそういう事をされているという事例もある。

2)地域戦略に基づく空港の有効活用

○地域の空港を拠点とする航空会社への支援をとりあげた。既存の航空会社間でのパイの奪い合いが今まで危惧されてきた。監督官庁もそれを前提に路線を決めてきた。どのような支援が適当なのかについては、空港の規模によってとるべき戦略は異なると思うが、ある程度複数のキャリアと交渉する必要性はある。優遇策を一社だけに限定するのは、海外でライアンエアの事例で指摘されたように、アンフェアな問題になるので注意しなくてはいけない。
○路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化は、国内線のみならず、国際線でもやっていく必要がある。
新路線開設の時はキャリアが主導権を持っていたが、空港運営主体も事前の基盤を固めていくような行動をとるべきという提案である。特殊な条件であるが、福島空港は原発の風評被害で苦労しているが、危機に立つ前に平常時から交渉するような必要性が高まっているとみている。
公務員という立場にありながらも、営業活動に乗り出すことも求められている。実際に茨城空港はされている。マンチェスターは、自らが M&A を展開するような株式会社である

が、オーナーは地方自治体なので一応公的企業になるものの、職員は公務員ではない立場をきちっと確保されている。
○バンドリングの話は関空、伊丹以降も出てくるであろう。イギリスでは一般的であり、単独で運営している方がレアなので、日本の場合もコンセッションを適用する場合に、この話は出てくる。役割分担をしなくてはいけないわけで、関空・伊丹の場合は累積債務の問題でバンドリングしたが、将来的に需要を拡大する方策が求められる。会計処理上の理由のみならず、需要を開拓するという観点にウエイトが置かれていれば、近距離ではなく地理的に離れたところでバンドリングする可能性もある。
バンドリングで、最も重視するべきメリットは、後背圏の拡大やネットワーク・便数の拡大等の利用者メリットにつながることで、この点を軽視してはいけない。

3）ステークホルダー間のコミュニケーション強化

○新たな形態の地域協議会の組織化をとりあげている。これまでの地域協議会の組織に関しては、もう少しフットワークの良い形が取れないものかという声を、実際に担当者の方ともお会いして何度も聞いている。地元の方も常に動いてお菓子を作ったりいろんなイベントをされている。そういう事を色んな空港でやっていただきたい。
トータルコーディネイトという表現は、汗をかいて計画を作っていますか、という意味です。ステークホルダー間がどうしても疑心暗鬼になるし、ベクトルがばらばらである。そうするとすくんでいくばかりになる。
トータルコーディネートで合意点を見出していく組織化が必要かと思う。
○空港と地域の共存関係の構築をとりあげた。色んな雇用の事もいれて考えていかなければいけない、選ばれる空港になる必要がある。空港が立地されているという事だけで、空港の便益に「ただ乗り」ができると思い込んでいた。企業の慰安旅行、学校の修学旅行はもうなくなっていますという事で、何か協力してやってくださいということである。
○空港の真のブランディングをとりあげている。各空港で、ロゴ、キャラクターをそれぞれつけている。リバプール・ジョン・レノン、ロビンフッド・ドンカスター・シェフィールドにおいては、ネーミングで LCC を掴むのに大成功したが、これは J.F.ケネディ、シャルルドゴール､モーツアルトなどとは異なる新たな需要を喚起する効果があったと思う。コウノトリのネーミングも可愛いと思うし、PR でゆるキャラを使って出来ないことはないが効果はどうか。
真のブランディングを考えるならば、国際的に通用するようなのがあれば非常に強い。意外と日本のアニメとか、日本の観光名所を知っておられる海外の方もいるので、カタカナにすることだけを言っているわけではない｡アン･グラハムという空港経営の第一人者は、ロゴマークにはかなり注目している。目につくようなアイキャッチングロゴを使っているところと使っていないところではかなり差が出ると言われている。リバプール・ジョン・レノン空港がジョン･レノンの自画像や歌詞の一部を使っているのは最たるものであろう。ただし、ビートルズがあまりにも特異な存在なので、それを持っていたリバプールがラッキーというだけかもしれない。米子空港も意外にも、鬼太郎効果を狙って、キャリアのスカイマークが入っているのかもしれない。

(3)今後の課題

○医療ツーリズムの普及をとりあげている。トラブルとかの問題も多いし、美容整形と臓器移植を同レベルで語れるのかという問題もあるが、ただ、動くお金が大きい。家族が同伴してついてくるケースもあるし、長期滞在もあり得る。その辺が経済活性化につながりやすい。

○共用空港の有効利用をとりあげた。横田基地の活用は、オリンピックに向けて首都圏では考えられていると思う。百里基地から茨城空港への共用化では最後の段階で議会がかなり頑張ったような話も聞いた。７、８年はかかっていたと思う。準備期間から含めるともう少しかもしれないが、逆にそれぐらいでできるんだともいえると思う。ターミナルビル横に自衛隊機 2 機を展示してもらう様に、茨城県が自衛隊に頼んでいる。『るるぶ』という旅行雑誌に、自衛隊員の方が週末に解説して、それを目当てに多数の方が集まってくることも紹介された。航空利用者は 20 万人台だが見学者は 70 万人、約 4 倍ほどいるとの報告がある。

丘珠空港は、ロンドンシティをまねて、札幌シティ空港として動かそうと地元が努力している。そこに加森観光、新興キャリアのフジドリームが協力してテストフライトからチャーター、今年中にチャーターを何回か飛ばすことを決めている。

○ヘリポートの活用をとりあげた。医療、防災で必須のインフラだが、普段はほとんどなにも使われていない。それを公共財的なインフラとして置いておかなければならない。ヘリポートは個人病院が持っているとか公的医療機関が持っているように、医療、防災で置いておかなければいけないのは否定できない。そうすると将来的には空港改革と同じような議論が出てくると思う。普段商業的に使わないのにどうやって誰が運営していくのかという疑問がある。したがって、バンドリングの話と絡める必要があるのではないかと私は感じている。

○質疑応答

○新関西国際空港会社は、既にバンドリングが実現をして、これからは運営権の売却という今まで日本の空港にはない動きをしているが、単に二つの空港をくっつけるに留まることなく、バンドリングした効果を、ユーザーであるエアラインや利用者にバンドリングを評価していただけるという結果を導き出さないといけないと考えている。たとえば、国内線に関して言うと関空と伊丹ともに就航している路線があるが、両空港がともに伸びていく、これは理想的ではあるが、航空会社、利用者から見て二空港が同じ方面に行くのかどうか、今後の動きを見ながら、それに合わせて戦略を練り直していく必要があると思っている。幸いにしてLCCという昨今のはやりのキーワードでいけば、関空はLCCで伊丹発は従来のフルサービスキャリアという棲み分けが結果的に実現されていて、その部分の色合いの違いがはっきりしていて、現状はそれによって推移をしているが、果たして今後もこの状況が望ましいのかも含めて考えていかないといけない。バンドリングという観点から行くと更に、その他の空港との関係をどうしていくかという事も新たな視点として考えていかないといけない。これについては新関空会社も各種海外の空港と連携とか協力等を結ぶべく活動しており、一昨日、ライプチヒの空港と戦略的提携の構築について合意に達した。空港は一カ所だけ見ていると点に留まるので、結ばれて初めて意味があるという事からすると各種の空港との協力関係、究極的にはバンドリングという形で一体経営という話もあるのかもしれないが、具体的に協力して何を生み出すのかについて考えないといけない。関空としても20年間の空港運営の実績があり、相手空港にも実績があるので相互に持ちよっていいところは参考にし合う、問題点については検討する場を設けられれば、より効率的な空港経営につながっていくのではと進めている。そういった観点からこの研究会のいくつかの提言されている論点はまさに我々がやっていることと照らし合わせて考えていかないといけないところと思っており、是非これを参考にさせて頂きたい。

○引っかかるのは、検討課題の最後で、ヘリポーとの整備活用をとりあげてあるが、この部分が他の提案と比べると、若干浮いてしまって、つながりがどうかと感じた。
また、伊丹空港の活性化というところで、伊丹活性化協議会というのを立ち上げ、地方自治体や観光協会が「ゆるキャラ」を使って、街づくりを進めている。伊丹は姫路のゆるキャラを連れ大分と福岡に伊丹空港を使って姫路に観光してくださいという活動をした。伊丹国内線に限った話で、先生の言われた国際的なレベルで知名度を上げるという事については今後練っていければと思う。空港だけ考えていくのは限界があって、観光、ツーリズムを巻き込んで考えていかないと一過性で終わってしまう。

→ヘリポートについては、こじ付け的なところがあるが、公共財としての性格で空港と全く共通点がないわけではないので、バンドリングの一つの視点としてとりあげた

○「路線の相手先の空港・地域との連携・協力の強化」の箇所に関連すると思うが、先般実施された「羽田発着枠政策コンテスト」について、これはまさに地域と空港を意識した

具体的な政策だと思うので、これについても報告書で言及されたら良いのではないか。この政策の根底にある部分、すなわち「地域は単に航空便を誘致したら終わりではなくて、その後の利活用にも責任を持って取り組んでいかなければならない」というのは空港と地域を考えるうえで重要なポイントだと思う。
もう一点、カジノについてだが、どこの国でもカジノ誘致となるとハードルが高いのは共通である。現在の世界の主流は、カジノを単体で誘致するのではなく、IR（＝統合型リゾート）としてカジノを誘致・建設することである。つまり、映画館やアミューズメント施設、国際会議場やホテル、商業施設などが一体になった複合集客施設の一部としてカジノを設置するというものである。日本も、カジノを導入する場合は、このような形を目指すものと聞いている。こういう形であれば、比較的に受け入れられやすいと考えられている。
空港のブランディングに関して、空港に愛称をつけるのが、わが国でも増えてきているが、かつて私がローマに行った際に、フィウミチーノ空港を別のガイドブックでは（愛称の）レオナルド・ダ・ヴィンチ空港と書いてあったので、別々の空港だと勘違いしたことがあった。外国人で日本にあまりなじみのない方にとっては、下手に空港に愛称をつけたりすると、かえって混乱を招く元になるのではないか。とくに関西のように空港が近接している地域では、なおさらである。野村先生が書いておられるように実際イギリスでは空港のブランディングによって利用者が増加したということであるが、もし日本でも同様のことをする場合は、せめて国際的（少なくともアジア地域）からみて、ある程度の知名度があるものを愛称として付与しない限り、効果は薄くなるのではないか。

→市のネーミングで泉佐野市も御苦労されたように、スタジアムの命名権のような発想でネーミングで収益を上げようとするとややこしい話になりそうで、横見先生のご指摘も分からなくはない。名前が変わっていくという危険性も出るとまずい。政策コンテストと統合型リゾートはふれさせてもらいたい。カジノに関してはシンガポールにすでにあるが、日本のどこが誘致できるかという疑問がある。乗降客の多い後背地域になるとは思う。

○ラスベガスではカジノにはお客は来ないで、ホテルなど他の所ではないとお客さんを呼べない形になっていると新聞報道等で見た。本場がそうなっているところで、今作っても実際に新しいインバウンドを増やせるのかという疑問点がある。医療ツーリズムについても、関西だけではなく日本全国で医療ツーリズムが出来ると手を挙げていると聞いているので、後追い後追いの中で、いざ医療ツーリズムをやりました、カジノをやりました、人が来ませんでしたとなると、今までの焼き直しになってしまう危機感がある。関西のいろいろ武器があると言われているが、点と点でつながりがなく、今のところ関西は一つではなく一つ一つになってしまっている。関西の経済が元気がなくなっていると言われている中で、地域の方みんなが主体者にならないといけない。待ちの姿勢が多い。みんなが元気になれる目標を大阪にオリンピックとは違う何か別のもので出来るようになれば、空港だけだはなくて地域全体が元気になれるものをこういう中で勉強させていただきたい。

○大阪府は関西国際空港全体構想促進協議会、促進協と呼ばれるものの事務局をやっています。コンセッションが予定されている中で、完全に民営化された空港を地元自治体が中

心にどういう運営をしていけるのか我々も考えないといけないと思っている。提言にあるような地方協議会とは別の新たな組織、自発的な関係者が空港と一緒になって地域を活性化する必要がある。促進協も元は関空の出資団体の組織であり、そういう意味では自発的な実施主体ではないので、組織のあり方からして見直していかないといけない。

路線の相手先空港・地域との連携・協力で、路線誘致の営業していかなければならない。関空さんと一緒になって誘致していく場合、インセンティブに関してはどうしたものが有効なのか。特に空港と周りの地域が営業活動する中で、どんなインセンティブがあるのか？

→空港が完全民営化する中でのインセンティブについては、必ずしも後背地の自治体ではないステークホルダーが動くような仕掛けを自治体が作るのも有りじゃないかとも思う。空港会社に直接メリットを与えるのではなく、クッションを置いて実施するのはどうか

→最近、航空局が大阪航空局と東京航空局が分けて、全国の航空局を対象に航空利用促進の取り組みをまとめられた報告書がある。最近私が面白いと思ったのは CIQ の待ち時間の短縮といった国際線の優先、ビジネス客を対象とした、こういうのが関空でも必要というイメージを持った。それ以外は施設使用料割引、その程度しかないのかと思う。あとは空港利用者個人に対するツアー商品の造成、個人の航空運賃の補助などはやっている。あとバリアフリーやユニバーサルデザインに対する補助もやっている。

→地域におけるインセンティブとは、空港経営民営化法の原点に戻っていくと思うが、今まで国管理空港とか地方管理空港は単体で採算はとらないことが、このままでいいのかと検討されてきた中に民活化を進めてきた話がある。これは、儲けていい空港を作っていくわけではなくて、赤字空港を少しでも減らし、民営化して出来上がった空港の利益を地方に還元していくシステムである。逆に言うと地方に人が集まっていくということが一番のポイントである。今回の空港と地域の研究会のような地元から活性化して空港を盛り上げていくことは大事な話であり、このことで逆に地方に利益が還っていくことに繋がる。私としては本研究会のテーマとして国管理空港の地方空港のイメージを持っていたので、地方の方の空港であまり人が集まらなかったところが活性化していけば、周りの地方も活性化していくことをイメージしていた。関西圏の空港とは置かれている事情は異なるが、地方に利益が還元していく仕組みは重要である。民間的な発想で着陸料をうまく引き下げながら新しい路線を張ることで事業がどんどん拡大すれば、小さなお金を出したとしても大きくはねかえるのではないかという効果が期待できると思う。そういう意味でいうと地域の研究会は、航空局が空港経営を民営化していく法案が出来て、これからスタートしていこうという中、重要な報告をして頂いたと思う。

○「これまでの国管理空港、地方自治体管理空港、共用空港は、かつての国鉄や郵政と同様に倒産(あるいは供用廃止)の危機意識がなかった」という記述について、広い意味でいうと「倒産の危機意識はなかった」かもしれないが、もっと広く言うと「経営的視点」はなかったと思う。第三セクターである商業施設は後に書かれているので、この部分の記述

は空港の管理としてターミナルビルを含んでいないと解釈する。国管理空港あるいは地方も同じだと思うが、今のところ我々に求められている使命は空港を安全かつ安定的に運用する事で、その為に、空港を利用する航空機から着陸料を頂いている。空港を管理する観点から商業的な施設は、空港管理者が保有していない。そういう観点で行くと経営的視点は薄れており、空港の基本施設と商業施設の統合を行い、空港全体の収支状況が透明化した上で、経営的視点を入れていこうというのが今回の空港経営改革の一つのテーマである。そもそも従来から国営企業として経営しており、「倒産の危機意識」が欠落していたという国鉄・郵政と横並びを論じるのは適切でないと考えるので、「経営的視点が欠如していた」と記述するのが本来の主旨だと思う。
バンドリングの件は、非常に重要と認識している。原則、空港ごと単体での経営的路線をしっかりさせるのはもっともだが、北海道の事例を始めバンドリングは一つの方法として効果があると思う。しかしながら、あまりバンドリングがひどくなると、空港整備勘定と同じように羽田の儲けですべての空港を賄う事になるので、それでは空港経営改革に繋がらない。国管理空港の民営化法案もすべての空港を民営化するわけではなくて、適材適所、求められるところでしっかり立ち上げていくという主旨のもとでやっているので、先生にまとめて頂いた報告書に基づいて地方に利益を還元できる空港がたくさんできるのを期待している。

→国鉄・郵政と一緒だという言い方をよくしてしまう。ご指摘いただいたように商業意識とか経営的視点と修正する。

○今年度のテーマは、空港を活用した地方の活性化であると捉えると、今後、地域が活性化していくためには、地域の空港だけでなく、いろいろな空港との連携という形をとっていくのが有効であることが分かった。今後は、日本全体として、2020 年に向けて外国からの来日者数を増やしていこうという動きがある中で、このチャンスを地方がいかに活用し、外国人を引っ張り込んでいくか、これからいろいろな知恵が出てくるのではないか期待する。この研究会での提言がよいきっかけになればと願いたい。

○地域から活性化するということで、関西空港は橋を通って行かなければいけないので、地元から活性化していく努力も必要だが、空港にそこに行きたいという仕掛けがあればいいと思った。

○消費者の立場で神戸空港のあり方を色々な形でアプローチをして情報提供していくつもりだが、なかなか興味を持っていただく、利用される方と利用されない方との温度差もあるし、空港そのものを全く活用されない市民もいるので、情報の提供の仕方をかなり悩んでいる。地域と空港を考えると小さなエリアの問題と関西 3 空港全体と地域との関わり、両にらみがあるのではないかと思う。交通関係とか含めて経験したことから言うと、個人的な感想としては関西 3 空港が関西地域全体で共栄共存を図って利用者にとって利便性が高まっていく、そういった方向性が最も望ましい。その筋道を 2 空港でコンセッションの

手続きを行う中で、次に神戸空港がきれいな形で方向性を示していけることが望ましい。色々と課題はあると思われるが、関西が一つ、一つという発想は確かにあったと思うが、そういった事をクリアしていくことが重要ではないか。最近半年くらい、神戸市内の各区役所で、50 名程度の市民会議に参加して、基本的な情報提供を行っている。旅行に行かれる方は神戸の場合はほとんど新幹線がメインで、神戸空港もあれば伊丹空港も当然使われる中で、まず神戸空港の基本的な情報として、札幌と沖縄がつながっていて東京にもつながっていること、30 便の発着便枠がある中で 4 月から仙台便が就航して MAX になることなどを説明をさせて頂いているが、そこでも、「へー」という感じの反応がある。ご近所、町内会、親戚の方がご旅行されるときに神戸空港を選択肢に入れてくださいと控えめに言うくらいで、選択肢が多いこの地域で空港を盛り上げていくことは、宣伝の仕方だけでも~~が~~難しいことが多い。将来的に 3 空港が共存共栄していく中で、運用時間の使い方次第では伊丹を補完できるといった~~か~~考え方もあるので、周辺地域の方々に喜んでいただくためにも 3 つの空港がうまく利用者にとって利便性が高まるような方向性が出てくることが望ましいのではないかと思っている。

○カジノに対して若干否定的な提案にも思われるが、関西では官民をあげてカジノ・IR を誘致しようと気運が盛り上がっている。必要なければ抜いた方が無難かと思う。
関西は各地域でバラバラという印象を持っている。実際、我々の銀行でアジアの方 4 千人を対象に「大阪を知っていますか」、「関西を知っていますか」という地域の認知度アンケートを取ったところ、大阪の 69%、京都の 63%に対し、関西は 36%に留まった。「関西」国際空港があるにも関わらず、関西という単語がアジアで知られていないということである。関西は色々な観光資源を持っているので、それぞれの地域で違った魅力を持っている。関西を周遊できるツアーを提案できれば面白いと考える。
地域と空港との連携という話があったが、地域で今持っている魅力あるものを見つけて、どんどん PR していくという流れが生まれ始めている。地元の人が何とも思っていないことが外から見たら面白かったりするものである。神戸だと「ひがしなだスイーツ巡り」が面白い。東灘区では洋菓子店の集積を活かし、「スイーツバス」で洋菓子店を巡るという企画を行っている。割引券、はしごによる景品など、洋菓子店の集積を活かす仕組みを工夫している。例えば神戸空港は札幌便が飛んでいると思うが、札幌もスイーツが有名で神戸と違う発展をしているので、こうした地域が持っている良いものと空港を結びつけて PR をしていくのも面白い。
ツーリズムインバウンドの中で、去年からショッピングツーリズムの気運が高まっている。2013 年の 9 月にジャパンショッピングツーリズム協会という協会が立ち上がった。ドバイや韓国でショッピングツーリズムが成り立つのであれば、日本でもショッピングツーリズムが成立するはずとの問題意識から設立された協会。こういった動きが今後盛り上がっていくはずである。百貨店では、今年は免税売上高は 4 倍になっている店舗もあると聞く。弊行のアンケート調査では、「日本での買い物に興味があるか」という設問に対し、6 割くらいの人が「興味がある」と回答していた。空港と地域の商業施設が連携することで相乗効果もでてくるだろう。

→地域、地域でこれまで注目されなかったものを活かすようなツーリズムと、カジノのツーリズムがマッチングできるのかという疑問がある。カジノを誘致するのは都市部に近い空港よりは地方空港の方が狙っている方が北海道もそうだが居られるのでそこが厳しいかというイメージで書いた。現在、但馬と伊丹の路線があるが、関空・但馬・南紀白浜の 3 空港の周遊でアジアの乗客を動かせないか。限られた機材しかないが、鉄道を使うよりはるかに時間短縮ができる。

以上